B-58

JEAN

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

SECRETO

Ejemplar Nº 17

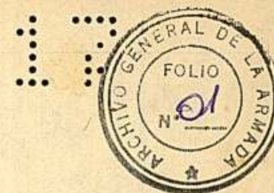
ESTUDIOS EFECTUADOS POR LA COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

14 de julio de 1983

Este folleto debe ser remitido en devolución a la Secretaría General del Estado Mayor General de la Armada cuando se ordene por Mensaje Naval

-JEAN

E.M.G.A.



ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

SECRETO

Ejemplar Nº ...17

ESTUDIOS EFECTUADOS POR LA COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

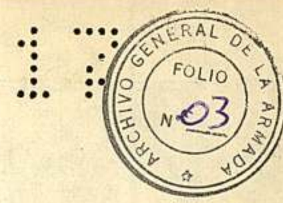
14 de julio de 1983

Este folleto debe ser remitido en devolución a la Secretaría General del Estado Mayor General de la Armada cuando se ordene por Mensaje Naval

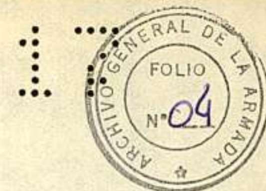
SECRETO

PLANILLA CONTROL CONOCIMIENTO

FECHA	GRADO	APELLIDO Y NOMBRE	FIRMA
28-7-83	CN	NARIAS Camilo A.	
1-VIII-83	CN	AGUILÁ J.A.	
9-VIII-83	CN	RoBacio	
22 VIII-83	CF	CRIVELLINI R.	
23-AUG-83	CF	OLCESE	
15-VIII-83	CF	BARRIOS N.S.	



INDICE



DISTRIBUCION

Este folleto se destribuye para conocimiento del Personal Militar Superior de los destinos con asiento en el país. El personal destinado en el exterior, tomará conocimiento del mismo a su regreso al país por intermedio de la DGMN o JEIN según corresponda.

01 - COAR
02 - EMGA
03 - DGPN
04 - DIAP
05 - DIJN
06 - DIBA
07 - DISA
08 - HNBA
09 - HNPB
10 - HNRS
11 - JEIN
12 - JEOP (SICO)
(SIEC)
(COTM)
13 - COAA
14 - SIHN
15 - SITN
16 - JELO
17 - JEAN
18 - JEIM
19 - SGEM
20 - AAJE
21 - COOP
22 - COFM
23 - POMA
24 - DVD1
25 - DVD2
26 - DVCB
27 - FASU (ESSU)
28 - FASU (ESAS)
(ESBU)
(APCA)
(APBT)
29 - EDAS
30 - EDAM
31 - BNPB
32 - ARPB
33 - ADBA
34 - COAN
35 - FAE1
36 - FAE1
37 - FAE2
38 - FAE2
39 - FAE3
40 - FAE3
41 - BAAZ (BIM4)
42 - COIM
43 - BRN1
44 - BRN1
45 - FAI1
46 - FAPA
47 - FAPA
48 - BNIM
49 - ANFL
50 - ANAU
51 - ANAU
52 - DGMN (SIID)
53 - DICE
54 - DIPD
55 - DIAE
56 - DIMA
57 - DIIF
58 - DIAB
59 - ARZA
60 - ARAZ
61 - TACE
62 - DGIN
63 - ESGN
64 - ESGN
65 - ESNM
66 - ESOA
67 - LNAB
68 - LNAS
69 - LNCM
70 - LNGU
71 - ESMA
72 - ESMA
73 - ESSI
74 - FRLI al regreso al país
75 - CTGN
76 - JEMI
77 - SGNA
78 - BIM5 (BARD)
79 - BIM3 (CCIM)
80 - RESERVA
81 - Reserva
82 - Reserva
83 - Reserva
84 - Reserva
85 - Reserva
86 - Reserva
87 - Reserva
88 - Reserva
89 - Reserva
90 - Reserva



ESTUDIO FORMACION Y

CONDUCCION DEL PERSONAL

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 22/83 "S"
de fecha 13 de junio de 1983





ESTUDIO FORMACION Y CONDUCCION DEL PERSONAL

PROBLEMA: Revisar y actualizar los lineamientos generales referentes a Formación y Conducción del Personal Militar de la Armada a fin de asegurar el adecuado cumplimiento de la Misión, aún en circunstancias límite.

INTRODUCCION

La historia del Mundo, antes y después de Jesucristo, es una sucesión casi continua de guerras entre Estados o bien guerras internas.

A medida que la Humanidad desarrolló nuevos medios de lucha, de acuerdo con la evolución del conocimiento científico, se sucedieron nuevas técnicas y tácticas, manteniéndose inmutables solo dos elementos básicos: La Estrategia y el Factor Humano.

El primer elemento enunciado, la Estrategia, engloba los Principios de la Guerra, que al decir de Napoleón, son los que "han regulado la conducta de los Grandes Capitanes, cuyos hechos nos han sido proporcionados por la Historia: Alejandro, Anibal, César, Gustavo Adolfo, Turena y Federico el Grande. La historia de sus campañas, escritas cuidadosamente, constituirá un tratado completo sobre el Arte de la Guerra, los principios que deben ser seguidos en las grandes ofensivas y defensivas brotarían naturalmente de dichos tratados".

Para nuestro ámbito agregaremos que los pensamientos expresados oportunamente por Mahan, Aube, Corbett, Castex y hoy Gorshkov, avalan la preeminencia de la inmutabilidad de los Principios, cuya aplicación escrita no asegura la victoria, pero sí su vulneración desaprensiva conduce a la derrota.

El segundo elemento, el Factor Humano, está relacionado íntimamente con el primero, dado que el proceso ideatorio de quienes combatieron y combatirán hará surgir los pensamientos que darán sustento al Arte de la Guerra.

El conflicto del Atlántico Sur se inscribe en ese permanente devenir histórico.

Se trató de una guerra que ya ha sido calificada por algunos autores como "clean war" (guerra limpia), sin terrorismo, sin ciudades devastadas o saqueadas, sin intereses de expansión económica. En síntesis fué sólo una casi perimida Guerra de Independencia.

El conflicto fué de escasa duración, violento, feroz y moderno. Se aplicaron técnicas y tácticas actualizadas, adaptadas a los medios evolucionados en uso: misiles, computadoras, torpedos inteligentes, sensores de concepción avanzada, amplia gama de acciones de Guerra Electrónica, aviones y helicópteros de la generación más reciente, elementos para la visión nocturna, comunicaciones e inteligencia por medio de satélites y unidades de propulsión nuclear.

///2...

17

SECRETO



Pese a este impresionante despliegue fué en última instancia el hombre el que actuó por encima de la Ciencia, de la Tecnología y aun de la Naturaleza.

Fué el combatiente común, cualquiera fuera su especialidad o arma a la que perteneciera, el que bajo la conducción de sus Jefes luchó, sufrió, fué herido o muerto, se entregó o triunfó.

Fué el elemento humano bajo la llamada "Tension Emocional", es decir bajo el trauma psíquico (no físico) provocado por el temor a ser muerto o mutilado, que en algunos casos destruye el ánimo de combatir, el que debió llevar a cabo las acciones inherentes al combate.

Paralelamente si repasamos nuestros conocimientos básicos referentes al Principio Militar Fundamental, observaremos como parte de la definición: "el logro de un Objetivo Militar", lo que nos lleva a la observancia del Principio del Objetivo y al cumplimiento de la Misión en forma general.

Es precisamente este encuadre el que nos interesa, pues es el propósito del problema que analizamos, propósito al que sirve una correcta Formación y Conducción del Personal.

El arte del Mando posee características especiales según sea la Fuerza Armada considerada, pero en todos los casos posee ciertos elementos comunes de obediencia, sacrificio, ejemplo, lealtad, consecución del objetivo deseado y responsabilidad. Cabe aclarar que esta somera enumeración no es excluyente y que es probable que en el desarrollo de este trabajo nos detengamos sobre otros factores estrechamente relacionados con el Arte del Mando.

La valorización de estos factores para el Mando en el Mar presenta facetas particulares. En efecto, aquí más que en ningún otro ámbito el cumplimiento de la Tarea asignada o deducida exige especiales aptitudes de mando, responsabilidad y claridad de objetivos.

Por esta razón nuestra Institución procuró siempre establecer entre sus hombres determinadas normas de conducta, mediante el ejemplo y la prédica, para constituir un núcleo humano con la aptitud necesaria para actuar coherentemente en los instantes de mayor presión psicológica y física.

Ello se concretó a través de una particular dedicación al hombre y sus problemas así como a su formación espiritual, moral, física y profesional. A esto se agregó un constante respeto a las antiguas tradiciones navales y un culto a nuestros héroes y sus epopeyas.

Pese a lo expuesto, de la evaluación efectuada hasta la fecha por esta COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE, se han detectado actitudes que permiten expresar lo siguiente:

///3...

SECRETO





a. No existió en determinadas y muy destacadas circunstancias, una clara apreciación e identificación con el Principio del Objetivo, habiéndose perdido el Objetivo Principal.

b. Se han registrado casos en que consideraciones de índole sentimental (humanitaria) llevaron a adoptar actitudes no coherentes con el cumplimiento de la Misión asignada, aún considerando que en la mayoría de los casos era significativo el desequilibrio de las fuerzas en oposición.

Esas actitudes contrariaban las ordenanzas militares y se encontraban claramente reprimidas por el Código de Justicia Militar.

c. A través del análisis efectuado, surgen deficientes grados de asunción de responsabilidades. Se aprecia que el impacto psicológico producido por el combate o, en algunos casos, por su concreción probable, produjo un efecto de aniquilamiento de la voluntad de lucha. Este efecto trajo aparejado el no cumplimiento o el cumplimiento parcial de las Misiones asignadas.

d. En función de los estudios realizados, se manifiestan ciertas actitudes, que permiten deducir que existe una cierta carencia con respecto al riesgo inherente, intrínseco de la Profesión Militar.

Estas anomalías hacen dudar de la formación militar y actitud militar básica ante una Situación de Guerra.

2. Hechos que atañen al Problema.

a. Para desarrollar esta parte del Estudio, procederemos en principio a enumerar todas las publicaciones, textos o citas reglamentarias que la Armada ha utilizado y utiliza para determinar las conductas de sus integrantes.

1. Vemos que ya en el comienzo de la carrera del futuro Oficial en la ESCUELA NAVAL MILITAR, el MANUAL DEL CADETE NAVAL, comienza a fijar reglas de conducta en aspectos fundamentales tales como: Honor Militar - Disciplina - Espíritu Militar - Lealtad - Veracidad - Corrección Personal - Camaradería - Ejemplo - Paciencia - Serenidad - Valor - Tenacidad - Perseverancia - Espíritu de Cuerpo.

2. La iniciación preliminar del Cadete en el difícil Arte del Mando, se nutre a posteriori en forma permanente hasta su egreso como Guardiamarina.

///4...

Es procedente aquí recordar que nuestra Armada utilizó desde 1930 diversas versiones de la obra NAVAL LEADERSHIP (US NAVAL Institute) bajo el título de EL ARTE DEL MANDO NAVAL que sirvió a numerosas generaciones de oficiales y aún hoy tiene vigencia. Recordemos que en una de las primeras hojas de la edición 1957 de dicha obra se transcribía un trozo de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval (Año 1793) bajo el reinado de Carlos III de España, cuyas frases iniciales eran: "A la aplicación, buena conducta..."

Asimismo, para el Tema que nos ocupa es conveniente recordar el Capítulo X "La Conducción Naval" de la citada obra "EL ARTE DEL MANDO NAVAL" (Ed. 1957). En dicho capítulo se define con claridad el significado de "Conducción Naval" así como la "Diferencia entre Conducción Democrática y Conducción Militar" (trascendencia en esta última del Cumplimiento de la Misión/Logro de un Objetivo). El tema es desarrollado en profundidad en los párrafos subsiguientes "Formación de los Conductores", "La Educación Naval en la preparación para la Conducción" y "Responsabilidades".

3. La publicación básica doctrinaria de la ARMADA (DOCFUARA) trata en forma explícita la trascendencia de la conducción (Cap. 3. "El Comando y la Conducción" arts. 305, 306, 307, 308 y 309).

   Es oportuno transcribir un párrafo del art. 305, que expresa: "Quien ejerza el Comando y por ende debe conducir hombres y medios hacia el objetivo asignado encontrará que la conducción es un arte...."

   Asimismo, el último párrafo del art. 306 señala: "El Comandante responde del cumplimiento satisfactorio de la misión y funciones asignadas a su Comando".

4. Por otra parte debemos considerar los Códigos de Honor que rigen a nuestra Institución a semejanza de las demás Fuerzas Armadas. En ellos se hallan expresados los más elevados conceptos de ética y de honor según las más puras tradiciones Sanmartinianas.

5. Finalmente el Código de Justicia Militar es el adecuado marco que vela con sobrada eficiencia por el bien y el honor de la Institución y sus hombres.

b. Lo expuesto precedentemente en el item a., ha sido un rápido resumen de los fundamentos doctrinarios y reglamentarios que regulan las conductas y actitudes del Personal de la Armada.

   A continuación pasaremos revista a una serie de hechos que han afectado o alterado el contexto teórico o ideal precedente y han condicionado las citadas conductas que tenían un marco de referencia claro y definido.

   Para ello, debemos ampliar nuestro horizonte y remontarnos algo en el tiempo histórico de nuestro país y nuestra Institución.

///5...



SECRETO

...5///

Lo que expresaremos no tiene ninguna aspiración de explicación sociológica, pero puede servírnos para interpretar en cierta medida la transformación que han sufrido los hombres de la Armada Argentina en las últimas décadas ante el quehacer político nacional.

Citaremos sólo algunas circunstancias, que apreciamos serán suficientes para ilustrar el tema en análisis:

1. A partir de la década de 1940, la Armada comienza a jugar un rol político acentuado.

2. En la misma década, el Peronismo irrumpe en la vida nacional provocando, en el caso particular de la Armada, reacciones, frustraciones, persecuciones y quebranto de la disciplina.

3. A partir del año 1955 la Armada, junto con las otras Fuerzas interviene activamente en la vida política de la Nación.

4. La década de 1960 marca una nueva fase en la cual la Institución actúa en forma casi permanente en profundidad en el quehacer político.

5. La quiebra del Poder Constitucional en 1976 pone a la Armada en la necesidad de actuar en todos los campos de la administración del Estado. Esto obliga a que gran parte de su Personal Superior y Subalterno se aparte de su ambiente normal y opere en los campos Políticos, Gremial, Información Pública, Bienestar Social, Relaciones Exteriores, etc.

6. La Guerra Subversiva obliga a la Institución a actuar en un campo absolutamente distinto al cual la Doctrina le fija como responsabilidades. Ello obliga a desarrollar estrategias, tácticas y medios humanos y materiales en concordancia con la tarea impuesta.

7. La Guerra de las Malvinas, sorprendió a todos los niveles de Comando.

   Como consecuencia de ello y por no haber sido pensado con anterioridad, no todas las medidas tendientes a colocar cada hombre en su lugar de máximo rendimiento fueron acertadas.

8. Posteriormente a la rendición, se siguió un proceso extremadamente lento y complicado para analizar las actitudes de cada combatiente y todavía hoy

///6...

nada se ha podido sacar en claro con el consiguiente y constante deterioro de la moral de todo el personal, que conlleva el peligro de una crisis institucional.

c. En el punto b. precedente hemos expuesto los hechos, a continuación detallaremos las consecuencias que tales hechos han tenido en la Conducta del Personal de la Armada.

1. La nueva encrucijada planteada por la evolución sociológica hizo que las diferencias jerárquicas, aún manteniendo el respeto entre las mismas, se redujeran con respecto a la situación preexistente. En cierta medida se diluyó el sitial privilegiado del Comando y su aureola de misterio.

2. La rápida evolución tecnológica hizo que en muchos casos fuera el Personal más moderno el que más estaba al tanto de los nuevos sistemas, en detrimento de la autoridad y prestigio de los más antiguos.

3. Las sucesivas alteraciones constitucionales, completa y conjuras, ahondó con el tiempo lo expuesto en 1. Asimismo la no aplicación de las sanciones previstas por el Código de Justicia Militar en esas situaciones particularmente anómalas (en muchos casos resultaba difícil establecer cual era la "autoridad legítima") hizo que se perdiera el respeto a la majestad del Mando y los Códigos que lo sustentan.

4. La Guerra Subversiva permitió estrechar filas, pero, simultáneamente afectó la estratificación jerárquica de los cuadros, debido a las tareas a desempeñar, el tipo de guerra y el enfrentamiento a una amenaza común.

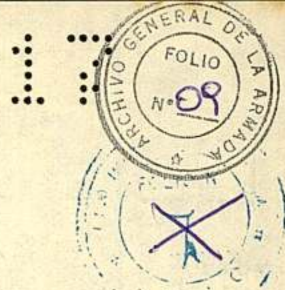
5. Por otra parte el accionar político y subversivo imprimió a la Institución un rasgo de conducción muy particular.

Este accionar generó un cierto paternalismo que afectó el gobierno autocrático que exige una Fuerza Armada.

6. Ha sido posible observar que en la selección de los líderes intervenía más la consideración de sus cualidades humanas (tacto/simpatía) en detrimento de los aspectos militares profesionales. Esta modalidad alteró el objetivo de contar con aquellos eficientes y capacitados para acciones de guerra.

7. Dentro de este proceso de desgaste debe incluirse el sistema de pases, ascensos y designaciones de

///7...



Comandos. Este sistema no ha permitido, a la fecha, posibilitar la capacitación de los futuros líderes de la Armada.

8. Se aprecia que la masificación de ascensos a los grados superiores y por ende la disminución de las correspondientes exigencias ha conspirado contra los objetivos a alcanzar por la Institución, en la obtención de sus líderes.

9. Asimismo se estima que el exceso de actividades burocráticas al que se ha deslizado la Armada y el dédalo intrincado de organismos administrativos y dependencias de Estados Mayores con sus respectivos apéndices, han quitado paulatinamente capacidad de decisión a los Comandos y demás autoridades de ejecución (La autoridad se ha fraccionado y diluído). Lo expuesto precedentemente ha coadyuvado a la pérdida de los sentidos de la responsabilidad y de la iniciativa por parte de los futuros líderes.

10. Los efectos expuestos en el item 9. precedente, se agravan por el criterio que podríamos calificar de "estrecho" con que se juzga cualquier accidente, avería, lesión, etc. producidas en actividades operativas. En efecto, un accidente de esta índole normalmente afecta la carrera de los Comandantes involucrados, aún cuando en muchos casos los hechos no sean sino consecuencia de los riesgos inherentes al Servicio Naval.

11. El criterio expuesto en el punto 10., más el corto período de operación, ha llevado a los Comandantes (en particular de unidades de superficie) a actuar con exceso de precauciones y limitaciones. Esto a su vez ha obstaculizado un adiestramiento realista, con lo que normalmente no ha logrado la necesaria pericia, audacia, confianza en si mismo, capacidad para aceptar riesgos y en última instancia arrojo y libertad de acción.

12. Como consecuencia de los factores negativos mencionados en 9., 10. y 11., el adiestramiento no ha permitido capacitar los medios humanos y utilizar los medios materiales en condiciones riesgosas y penosas, lo que se ha traducido en una preparación para el combate poco satisfactoria.

13. Determinadas actitudes de Comandantes, basadas en una exagerada y probablemente errónea lealtad a las decisiones de sus superiores, han producido un serio desgaste del prestigio de los mismos entre sus subalternos



sobre todo porque esta lealtad conllevaba comodidad y seguridad (falta de riesgo) durante la guerra, mientras otros niveles inferiores debían jugarse la vida.

3. Conclusiones.

a. El rol de carácter político asumido por la Armada atentó contra su preparación para la guerra convencional.

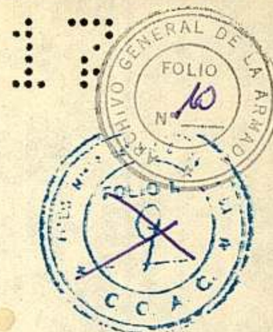
b. La participación de la Armada en un nuevo tipo de Guerra (Guerra Subversiva) afectó su preparación para la guerra convencional.

c. La selección de los Comandantes se vió interferida por consideraciones de orden político institucional y nacional.

d. Han existido (y existen) factores socio-políticos que han conformado una situación ambiental que atenta contra la obtención de líderes navales según los lineamientos de nuestra reglamentación (DOCFUARA Art. 306) pese a las previsiones al respecto en vigor en los Institutos de Formación (ESCUELA NAVAL MILITAR - ESCUELA DE OFICIALES DE LA ARMADA - ESCUELA DE MECANICA DE LA ARMADA).

e. La situación nacional-institucional ha generado un condicionamiento similar al expresado en el item d. precedente (socio-político), que ha influído negativamente en la formación de la Actitud Militar Básica del Personal Subalterno.

f. El Oficial de la Armada, en definitiva, sufre un cambio de mentalidad por imperio de influencias del tipo de las señaladas, que lo alejan en su comportamiento de las pautas no sólo tradicionales sino deseables en que la Armada debe actuar, tanto en el contexto de las otras instituciones como también ante su participación como factor preponderante del poder.



SECRETO
...7/79

4. Acción Recomendada.

a. Con el principal objeto de detener el desgaste en el Factor Psicológico Propio es necesario verificar que los puestos donde sea necesaria una imagen de prestigio, esten cubiertos adecuadamente y en su defecto actuar en consecuencia.

b. Condicionado a la situación político-institucional, ejecutar en el más breve plazo la desconexión del accionar político de los cuadros intermedios y subalternos.

c. Intensificar con la máxima prioridad, efectividad, firmeza y compenetración la Formación Militar del Personal que se incorpora a la Institución, tanto en la ESCUELA NAVAL MILITAR como en la ESCUELA DE MECANICA DE LA ARMADA.

d. Exigir de parte de los Institutos previamente citados en c. y aquellos que completen la Formación y Capacitación según el B.N."C" Nº 22/77, Comandos de Unidades y Organismos de Planeamiento el inculcar y ratificar permanentemente como conceptos fundamentales:

1) El cumplimiento de la Misión
2) El logro del Objetivo
3) La tradición naval y el sentido ético y moral de la profesión.

e. Exigir de parte de los organismos indicados precedentemente en d. el adoctrinamiento permanente del Personal de Cuadros de la Institución en las Tradiciones Navales y en el sentido que para el hombre de armas, sólo Dios y la Patria están por encima de lo señalado en d.1 y 2).

f. Exigir de parte de los organismos indicados en d.la Instrucción con la profundidad debida y el permanente adoctrinamiento con relación al contenido del Código de Justicia Militar en particular los artículos 686, 700, 701, 708, 710, 711, 712, 724, 731 a 735, 736 a 740, 741 a 754, 759, 764, 772, 773, 775, 781, 782, 784, 785, 787, 788, 789,791, 792 a 799, 800 a 810, 812 a 819.

g. Volver a inculcar en los hombres de la institución la consigna tantas veces mencionada y a veces olvidada. "Es preferible irse a pique antes que rendir el pabellón".



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE



EQUIPOS Y ELEMENTOS DE SUPERVIVENCIA EN EL MAR

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 6/83 "S"
de fecha 18 de marzo de 1983

SECRETO





COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

EQUIPOS Y ELEMENTOS PARA SUPERVIVENCIA EN EL MAR

1.- HISTORIA DEL PROBLEMA

El día 2 de mayo transcurrida una hora desde que fuera alcanzado por dos torpedos se hundía el Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO". Comenzaba en ese momento la penosa experiencia de la supervivencia para los hombres de la dotación que pudieron abandonar el buque. La rigurosa meteorología de la zona, agravada por un violento temporal hicieron que la supervivencia se desarrollara en condiciones extremas y es por eso que la enseñanza y las vivencias de los náufragos es experiencia que no debe ser desaprovechada.
De los informes elevados por las Unidades intervinientes en el conflicto de Malvinas, de la encuesta realizada por el Gabinete Psicopedagógico de la Escuela Naval, de la encuesta realizada por la Dirección de Instrucción Naval y del informe de la Dirección de Sanidad Naval, podemos resumir lo siguiente.

1.1. Del Informe del A.R.A. "BAHIA PARAISO"

"La tarea de rescate de sobrevivientes se realizó desde el 4 de mayo a 0830 hs. hasta el 7 de mayo a 2300 hs.
El día 4 de mayo entre las 1010 hs. y las 1410 hs. se recogieron 4 balsas con un total de 69 sobrevivientes y otras 2 balsas, una con 4 cadáveres y la restante con 3.
El día 5 de mayo a 1153 hs. se rescató otra balsa con 7 cadáveres.
Sobre un total de 71 sobrevivientes 69 presentaban signos de enfriamiento y hubo 18 fallecidos por congelamiento".

1.2. Del Informe del A.R.A. "PIEDRABUENA"

"Durante el rescate de náufragos del Crucero BELGRANO se han podido comprobar que la mayoría de los heridos se debían a quemaduras, intoxicación por gases y al frio continuo soportado durante 24 horas o más, ya que el personal rescatado vestía la misma ropa que se utiliza al norte del paralelo 45°".

"Asimismo la reciente experiencia vivida demuestra que debería cumplirse en toda su extensión el Art. 201 de la Publicación R.O.2-058 - MANUAL DE ABANDONO, excepto el traje de abandono que sería de aplicación para unidades en operaciones especiales".

///... 2



Observaciones Efectuadas en la tarea de rescate de náufragos

- Las balsas no cuentan con pantallas reflectoras radar siendo imposible detectarlas con ese sensor.

- Las luces de los techos exteriores de las balsas son muy débiles y en algunos casos no se activan.

- Se observó que los elementos que componen la palamenta de las balsas son frágiles, produciéndose en algunos casos, roturas de remos y cuchillos.

- Las balsas carecen de puntos de amarre suficientemente fuertes como para resistir el trabajo de bozas y coderas con mar gruesa.

- Los náufragos deben ser izados a bordo, descartándose el embarque por sus propios medios (escalas de gato - cabos salvavidas, etc.).

- Con mar gruesa, la red de rescate no es utilizable, apreciándose incluso la peligrosidad de dicha maniobra en esas condiciones de mar.

- El mayor número de muertos congelados por frío se produjo en las balsas con escaso número de tripulantes (menos de 5 hombres).

- Se pudo apreciar que las balsas marca "PARISI" son las que presentaron un aspecto de "más enteras" en el momento del rescate.

1.3. Del Informe del A.R.A. "25 DE MAYO"

"El personal debería tener como equipo personal un bolso con su salvavidas, ropa de abrigo, linterna estanca, un mínimo de alimentos y un botiquín individual".

1.4. Del Informe del A.R.A. "HERCULES" referente a equipo personal

"En caso de abandono del buque no se cuenta con equipo antiexposición que permita contrarrestar la acción del frio y mojaduras por permanencia en el agua".

Dentro del párrafo "Propuestas" del mismo informe: "traje antiexposición para uso en caso de abandono, de facil plegado y portación en forma individual".

"La experiencia recogida aconseja que todo el material detallado forme parte del equipo individual de cado hombre conjuntamente con el salvavidas por razones de higiene, uso, conservación y custodia...".

SECRETO




1.5. Del Informe del Gabinete Psicopedagógico de la ESNM.

Del párrafo "sobre el curso de supervivencia y su utilidad" "De los 45 encuestados solo 2 habían hecho el curso de supervivencia, el resto del personal había recibido algunas instrucciones durante los zafarranchos de abandono..." "La cartilla militar que trae buena información sobre higiene, seguridad e Inteligencia, destina solo 24 renglones de una media página al tema".

Del párrafo "Problemas de supervivencia" "En pricipio debe señalarse que el personal encuestado utilizó muy diversas balsas por lo que el panorama que aquí se ofrece es muy amplio. Hay coincidencia entre el personal subalterno y los conscriptos.

"Lo que más se señala es lo siguiente":

- "Se dieron clases teóricas, pero prácticas poco y nada".
- "Sabiamos que contenía la balsa pero no como se usaba".
- "No sabíamos que las balsas eran de diversas marcas y contaban con diversos tipos de víveres y recursos de supervivencia".
- "No sabíamos como se operaba la balsa, con nosotros venía un oficial que tampoco lo tenía claro".
- "Nunca había visto una balsa, tampoco abierta".
- "La balsa no estaba completa".
- "La balsa estaba pinchada y no tenía nada. El techo estaba hecho pedazos".
- "De las clases teóricas no me sirvió para nada el tema de como abordar la balsa".
- "La balsa se pincho y entraba agua. La lona de los laterales se despegaba. La solución para pegar parches no sirvió, con el agua que entraba no soldaba".
- "El cierre se había deteriorado, se rompían, estaban vencidos".
- "Las indicaciones de los medicamentos y de otros elementos estaban en inglés".
- "Las instrucciones están en un papel que al mojarse se torna ilegible".
- "El oficial que estaba en la balsa tenía problemas para traducirnos las instrucciones".



- "Los víveres estaban vencidos".

- "Los víveres faltaban".

- "El agua de las latas estaba en mal estado, no así la de los recipientes de plástico. Los envases de lata no sirven con el frío pues el agua se congelaba en ellos. Las instrucciones del desalador estaban en ingles".

- "Los cabos para atar las balsas se rompieron".

- "Vitaminas vencidas, alimentos también, faltaban los elementos de primeros auxilios".

- "Las bengalas estaban vencidas, no había instrucciones para usar bengalas, esas instucciones estaban en otro idioma".

Del párrafo: "Recomendaciones especiales surgidas por los sobrevivientes":

- "En principio se relativiza el valor del salvavidas. Se aduce que el mismo dificultaba los movimientos en el agua o en el lugar de trabajo. Uno de los Cabos cayó debajo de la balsa e intentó sumergirse para poder intentar llegar nadando hasta sus laterales, el salvavidas lo elevaba de nuevo en cada intento frenándolo contra el piso de la misma balsa.
  Muchos de los sobrevivientes optaron por sacarse el salvavidas para abordar más comodamente las balsas".

- "El salvavidas de corcho brinda abrigo pero dificulta los movimientos además con el frio el salvavidas de corcho se endurece".

- "La experiencia lo ha validado y ha sido aceptado por todos los encuestados.
  Consiste en tener una bolsita estanca de plástico o polietileno con ropa seca en su interior, algunos cabos, TIN, chocolates, un piloto de plástico... etc. etc.".

- "La misma no necesita ser voluminosa pero si deben concurrir con ella al puesto asignado. El personal subalterno que poseía algo asi en puesto de combate o taquilla no tuvo dificultad alguna posteriormente".

- "También se resalta la necesidad de portar en la cintura permanente una cartuchera con linterna y navaja".

Del párrafo: "Recomendaciones del presente trabajo".

- Adecuar las necesidades de supervivencia hacia la realidad que pueda ser circunstancia de nuestra flota, especialmente lucha contra el frío.





- Realizar algún film sobre ello.

- Mejorar su enseñanza y comenzarla desde la ESNM y ESMA, realizar pruebas de natación utilitaria en el río y no únicamente en pileta.

1.6. Del informe de la Dirección de Sanidad Naval (Dpto. Sanidad en Combate).

"Se pudo apreciar el escaso conocimiento por parte del Personal Superior, Subalterno no sanitario y Conscriptos, sobre primeros auxilios, supervivencia y sanidad en combate". "En el hundimiento del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" fallaron las medidas y elementos de supervivencia así como la adecuada distribución del personal sanitario en las balsas salvavidas".

1.7. Del Informe del Aviso A.R.A. "GURRUCHAGA"

Del párrafo: "Aspectos que hacen a las balsas salvavidas".

- "Deberían poseer cáncamos en sus extremos, similares a los existentes en los botes tipo Zodiac, que permitan asegurar los viradores que se pasen de abordo para arrimar la balsa a la estación de rescate. Debe tenerse en cuenta que el personal normalmente no tiene fuerzas suficientes para retener los viradores y las balsas no poseían ningún punto de amarre".

- "Deberían poseer un dispositivo de apertura rápida del techo para permitir la evacuación de la balsa dado que por los lugares de acceso que posee en los extremos resultaba inseguro y dificultoso el rescate de los ocupantes".

- "Resultó dificultosa la localización de las balsas, por lo que sería conveniente que las mismas posean una superficie reflectora radar. Actualmente no son detectadas por el radar".

Del párrafo: "Aspectos que hacen a la instrucción".

- "Insistir en no malgastar los elementos de señalización que poseen las balsas".

- "Insistir en el mantenimiento del orden para dejar la balsa y el cumplimiento de las directivas que se le impartan".

- "Se notó mucho personal en las balsas sin salvavidas. Este punto es particularmente importante dado que, durante el rescate, el hombre que pudiera caer al agua, en condiciones de mar adversas, es prácticamente irrecuperable".

- "Se observó mucho personal desprovisto de ropa y/o abrigo. Esta previsión debe tomarse previo abandono del buque de ser posible".



1.8. De la encuesta realizada por la Dirección de Instrucción Naval sobre "CONDICIONES FISICAS DEL PERSONAL QUE ACTUO EN MALVINAS".

Del párrafo: Transcripción textual de lo manifestado por los encuestados sobre factores necesarios para ayudar a lograr mejores resultados.

- "Balsas que sean revisadas más a menudo y más adiestramiento de balsas en el mar".

- "Que el adiestramiento tenga un poco de realismo por ejemplo: saber sentir el estruendo que producen las bombas, seguridad en los cabos de amarre, las puertas de las balsas que cierren bien, equipos de salvamento completos".

- "Práctica de supervivencia obligatoria".

Del párrafo:Capacidades de supervivencia en el agua.

- "Las evaluaciones relativas a la capacidad técnica para nadar 50 metros con estilo, revelan buena capacidad por parte de Oficiales, (80,00%) y muy bajo nivel de Suboficiales (15,92%) y de Conscriptos (16,84%), lo que permitiría asegurar que la actitud del embarco es de inseguridad en este aspecto, ante un potencial caso de emergencia.
  Con respecto al análisis anterior, los índices de capacidad de flotación mejoran los porcentajes, pero sólo considerados sobre una base de 10 minutos, lo que no asegura supervivencia en emergencias reales. Sobre 60 minutos los porcentajes son negativos y ascienden a 89,70 % para Suboficiales y 91,00% para Conscriptos.
  Con respecto a la capacidad de saltar al agua de pié - Fundamento del profesional "salto de borda" - mantiénense altos índices negativos que van desde 3 metros (Suboficiales 73,90%, Conscriptos 57,02%) hasta 10 metros (Suboficiales 90,00%, Conscriptos 98,80%)".

Del párrafo: análisis de las causas de los deficits de la capacidad de supervivencia en el agua y posibles cursos de acción para encontrar soluciones.

- "Se aprecia la necesidad de implantar un programa de pruebas mínimas (nadar sin exigencia de estilo 500 metros y flotar 30 minutos). Se deberán tomar las medidas necesarias para que el personal que no cumpla con las exigencias que se consideran mínimas, sea trasladado a zonas donde se encuentre la infraestructura para darle el apoyo necesario y conseguir su capacitación. Se considera una grave negligencia que personal de Marina de Guerra navegue en sus unidades sin la mínima condición requerida".

2.- HECHOS QUE INFLUYEN EN LA SOLUCION

Aparentemente no hay en las unidades navales (por lo menos en las de 1° y 2° Clase) una normalización de balsas salvavidas, es creencia que como están en contenedores iguales, las balsas son del mismo tipo. Esta circunstancia dificulta el adiestramiento en abandono y supervivencia.
Normalmente han existido dificultades para cumplir con las recorridas de las balsas ya sea por problemas operativos (unidades que navegan o unidades que entran de guardia a 24,48 ó 72 horas de aviso), disponibilidad de mano de obra en Talleres Generales o disponibilidad en los créditos.
Tampoco hay una existencia o stock que permita una provisión de balsas recorridas a una unidad que se encuentre en las condiciones del párrafo anterior para que pueda cumplirse sin interrupciones, una rutina de recorridas.
No hay a bordo trajes antiexposición de postura rápida para proveer al personal, como equipo individual de abandono. El manual de abandono menciona su provisión a unidades que naveguen en zonas frías (la experiencia dice que esto no se cumple) pero además debe considerarse que nuestro litoral tiene bajas temperaturas de agua de mar en toda su extensión y no solamente en lo que habitualmente se entiende por "zona fría".
Las exigencias de adiestramiento operativo y los trabajos de rutina hacen dificultoso el cumplimiento del adiestramiento y práctica de abandono en los Centros de Instrucción, para el personal de los buques, por un desconcepto de su importancia.
Los zafarranchos son útiles para que el personal conozca su puesto de abandono pero normalmente la instrucción debe impartirse en tierra.
Las instrucciones para el uso de los elementos de supervivencia deben encontrarse traducidas y escritas con caracteres grandes que faciliten su lectura ya que en situación de náufrago, mojado, con frío extremo, sin luz y sumado a ello el movimiento propio de la balsa en mar gruesa es muy difícil traducir con éxito dichas instrucciones.

3.- CONCLUSIONES

3.1. Las balsas salvavidas de una misma unidad no están normalizadas.

3.2. Siguen en uso elementos de supervivencia obsoletos e inadecuados como son los salvavidas de corcho.

3.3. No existe un mantenimiento adecuado de las balsas salvavidas algunas de ellas pueden encontrarse en malas condiciones.

3.4. Parte de los elementos de supervivencia no son renovados y elementos faltantes no son repuestos durante las recorridas de las balsas salvavidas.

3.5. Existen elementos de supervivencia que tienen sus instrucciones de uso sin traducir o escritas en papel común que se deteriora o se torna ilegible al mojarse.

3.6. El personal, tanto Superior como Subalterno no está familiarizado y/o adiestrado práctica y teóricamente en abandono, manejo de las balsas y supervivencia en el mar.

3.7. El personal no tiene ninguna publicación tipo cartilla militar con instrucciones de abandono y supervivencia.

3.8. Existe consenso general en la necesidad de tener un bolso con elementos esenciales de supervivencia (este elemento esta mencionado en forma muy general en el Artículo 201 del Manual de Abandono - R.O-2-058).

3.9. No hay en los buques trajes antiexposición de postura rápida para proveer al personal.

3.10. Puede inferirse del informe del Gabinete Psicopedagógico de la Escuela Naval y del Aviso A.R.A. "GURRUCHAGA" un desconocimiento por parte de los sobrevivientes, de las técnicas del uso de las balsas salvavidas, sus elementos de supervivencia y de los chalecos salvavidas.

3.11. Las balsas no cuentan dentro de su palamenta con una pantalla reflectora radar.

4.- <u>ACCIONES RECOMENDADAS</u>

4.1. Formar una Comisión especial que estudie con carácter de urgente los siguientes temas:

4.1.1. Provisión y uso del traje antiexposición de postura rápida en unidades navales.

4.1.2. Elementos esenciales de supervivencia como equipo individual de cada hombre.

4.1.3. Actualización de la publicación R.O-2-058 MANUAL DE ABANDONO y su provisión al personal.

Sería conveniente que esta Comisión funcionara paralelamente a la solicitada por oficio ESGN,COAC.Nº 15 "C"/82 para el estudio de uniformes para el personal embarcado y deberá expedirse en breve plazo

4.2. Ordenar a quién corresponda:

4.2.1. Establecer un responsable del control y cumplimiento del mantenimiento de elementos de supervivencia.

4.2.2. Normalizar en caso necesario, las balsas salvavidas de cada unidad.

SECRETO





4.2.3. Renovar los elementos de supervivencia en mal estado y/o reponer los elementos faltantes.

4.2.4. Programar el adiestramiento teórico/práctico del personal en abandono y supervivencia y conocimiento de la balsa y elementos de supervivencia con que cuenta su unidad y la verificación de su cumplimiento.

4.2.5. Traducir las instrucciones que se encuentran en idioma extranjero y plastificar las mismas.

4.3. Implementar por medio de la DIRECCION GENERAL DE INSTRUCCION NAVAL la impartición de cursos de supervivencia teórico prácticos del más alto nivel en las Escuelas de Formación del Personal. (ESNM y ESMA) y la fijación de las condiciones mínimas que debe cumplir todo el personal.

4.4. Registrar en la DIRECCION DE ARMAMENTO DEL PERSONAL NAVAL el cumplimiento de las condiciones mínimas del curso de supervivencia indicado anteriormente.

4.5. Concretar la norma reglamentaria que condicione el embarco al cumplimiento de las condiciones mínimas. Esto debe incluir al personal,militar o no, que embarque eventualmente. (Cantineros, invitados especiales, personal de otras FF.AA).



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº

Letra





COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

ANEXO 1

ELEMENTOS DE SUPERVIVENCIA

1. Elementos de Supervivencia que poseía la Unidad.

1.1. La Unidad tenía sobre calzos, con fajas, ganchos y pistón hidroestático, 62 balsas autoinflables, con capacidad para 20 hombres, (total 1240).

Como medida de prevención se embarcaron diez (10) balsas más de tipo autoinflables, que se estibaron sobre cubierta en zonas al reparo de rebufos de artillería propia o acción del ENO, las que fueron trincadas con cáñamo a cornamuzas existentes en cubierta.

La distribución de balsas por marca de fabricantes fue la siguiente:

PARISI	25
RED	1
ACUANAUTA	12
BEAUFORD	25
TOYO	9
TOTAL	72

Cada balsa poseía una capacidad normal de 20 personas y una capacidad máxima de 36 a 40 personas (capacidad total de abandono normal 1.440 hombres).

1.2. El buque poseía las siguientes embarcaciones (no se consideran las de madera propias del buque):

Dos (2) botes inflables marca FERROMAT capacidad: 6 personas o 1.000Kgs. con sus motores fuera de borda de 35HP.

1.3. Se contaba con la siguiente cantidad de salvavidas:

Tipo Capot de lona y corcho:	1.100
Tipo Autoinflable:	
-Doble pechera:	108
-Americano:	203
-Toyo:	189
TOTAL	1.600

2. Novedades del material de supervivencia

El comportamiento estructural de las balsas durante el período que duró la travesía desde el hundimiento al rescate fue

///...fs.2.-



17

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº

Letra





///...fs.2.-

muy bueno, en particular considerando que las mismas estuvieron expuestas a condiciones meteorológicas desfavorables como ser, vientos con intensidad de temporal fuerte y mar gruesa. Las condiciones marineras de las balsas fueron proporcionales a la cantidad de personal que transportaban, siendo su mejor condición con 20/24 hombres a bordo, y la peor, con una cantidad inferior a 7 hombres, en que por los efectos combinados de mar y viento algunas balsas se dieron vuelta.

Los puntos más débiles, en general, de las balsas fueron los siguientes:

a. Pisos: En varias balsas se observaron pinchaduras en los mismos, atribuibles a efecto del calzado del personal que embarcó en las mismas.

b. Techos: La tela de los techos en algunas balsas fue desgarrada como producto del fuerte viento, en acción de ráfagas intermitentes.

c. Portas de Acceso: En la mayoría de las balsas con portas de acceso con cierre relámpago, éstos fallaron quedando trabados o rotos.

En las balsas con portas de acceso que se cerraban con una tela, la misma no era suficiente para evitar la entrada de viento y agua, además de romperse las tiras de retenida.

d. Uniones de tubos flotadores con tubos puntales de techo:

Se observaron pérdidas de aire en la unión de tubos de estructura por debajo de las solapas de terminación.

e. Partes varias: Guindolas y bozas en mal estado.

En cuanto al equipo de supervivencia y reparación que poseían las balsas en su interior, se observaron las siguientes novedades:

a. Elementos de reparación:

En un gran número de balsas no se encontró la totalidad de elementos de reparación, como ser: parches, goma para pegar parches y/o tapa rumbos.

b. Elementos de señalización pirotécnicos:

Estos elementos estaban vencidos en su mayoría y poco protegidos a los efectos de la humedad luego de ser sacados del tambor de supervivencia.

c. Elementos de medicina:

No se encontraban completos, faltando fundamentalmente Dra-

ARMADA ARGENTINA

SECRETO





///...fs.3.-

mamine y crema o medicamento para quemaduras. En algunas balsas los medicamentos no se encontraban identificados.

d. Elementos comestibles:

En varias balsas se encontraban víveres con fecha de vencimiento del año anterior.

e. Elementos Marineros:

1. El ancla de capa resultó pequeña y en muchas balsas faltó.

2. Los remos de madera son pequeños y muy débiles y se rompían con el solo hecho de remar o tratar de separarse del buque.

3. No existen elementos de achique adecuados, por lo que se debió achicar con zapatos ó elementos afines.

f. Elementos para facilitar detección:

En la mayoría de las balsas faltó la antena reflectora radar.

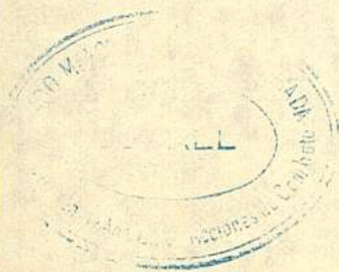
g. Manual:

El manual en castellano es muy pobre en explicaciones y en algunas faltó, teniendo sólo el manual en inglés algunas balsas. La impresión es sobre hoja no plastificada por lo que se deteriora rápidamente.



HECTOR ELIAS BONZO
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

"ES COPIA FIEL"



HECTOR E. DALLAS
CAPITAN DE CORBETA





CONCLUSIONES GENERALES

Referente a la travesía en balsas

4.1. Las balsas deben ser ocupadas como mínimo, en los 2/3 de su capacidad. No hacerlo así, afecta la estabilidad en caso de mal tiempo, y no se logra el mantenimiento de la adecuada temperatura interna, por falta de calor humano.

4.2. Debe tenerse especial cuidado con la utilización de elementos punzantes que puedan perforar los flotadores, como navajas, clavos en los zapatos, determinados implementos de las balsas, etc..

4.3. Los equipos de radio de emergencia, deben tener instrucciones en castellano y en lo posible, serán alojados en aquellas balsas que disponga de personal de comunicaciones y donde haya Oficiales.

4.4. Es conveniente que determinado personal de la balsa, posea navaja marinera, por ser más útil que los cuchillos existentes.

4.5. Si bién es conveniente el mantenimiento de las balsas unidas por cabos, a los fines de la búsqueda, ello no es conveniente en caso de mal tiempo, por la posibilidad de averiarse las embarcaciones entre sí, tanto al acortarse como al estirarse las bozas (está aconsejado en el manual de la balsa y se ha comprobado).

4.6. En la asignación de los roles de abandono, se debe tener muy en cuenta la designación del Jefe de Balsa, puesto que su conducción es de suma importancia, para aventar dudas, canalizar iniciativas, mantener la fé en el rescate, no crear falsas ilusiones, mantener al personal activo, crear un acercamiento espiritual grupal y positivo, vocacionar el deseo de supervivencia, dosificar las conversaciones con recuerdo de los seres queridos, designar las guardias, proveer al cuidado de los heridos y finalmente mantener la adecuada disciplina.

4.7. No debe permitirse que personal se exponga por períodos prolongados a la intemperie, con bajas temperaturas.

4.8. En las primeras 24hs. no existe necesidad de beber ni comer.

///...fs.4.-

ARMADA ARGENTINA

SECRETO





///...fs.4.-

4.9. Se verificó vomito en los componentes de las balsas, con el mal tiempo, pero no llegó a producir descomposturas o estado de abandono en los mismos, excepto casos extremos, como producto de un anterior estado físico disminuido.

4.10. El personal quemado que permaneció en las balsas con muy poca ropa, no fue afectado por la temperatura reinante y asimismo no produjo ningún tipo de inconveniente ni se detectaron quejas de dolor.

4.11. Deben llevarse linternas individuales, a pesar de poseer una la balsa, por ser de significativa importancia contar permanentemente con luz en el interior de misma de noche.

5. Referente al comportamiento del material de abandono

5.1. Las balsas deben estar perfectamente recorridas, con alimentos no vencidos y completos de medicamentos.

5.2. Estar construido su techo con material reflector radar.

5.3. Poseer numeración individual o marca bien distinguible en su techo de tal forma que permita su identificación tanto para alojarla como para la maniobra de rescate de náufragos.

5.4. Los cierres deben ser de tipo cierre relámpago bien resistente.

5.5. Deben poseer un elemento apropiado de achique.

5.6. Deben poseer remos de plástico reforzado.

5.7. El ancla de capa debe ser más grande y ya estar hecha firme a la driza.

5.8. El manual de superviviencia debe ser en castellano , más completo y plastificado.

5.9. En general, de las marcas de balsas utilizadas no puede determinarse una preferencia ya que el uso y contingencias que se han vivido en las mismas no ha sido igual en todas. De todas formas ello es un índice de que no existen marcadas diferencias entre ellas y que algunas desventajas se compensan con otras ventajas.

5.10. Los salvavidas autoinflables de doble pechera y americano han dado muy buenos resultados.

"ES COPIA FIEL"



HECTOR E. DALLAS
CAPITAN DE CORBETA



DIARIO DE GUERRA

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 7/83 "S"
de fecha 23 de marzo de 1983

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

DIARIO DE GUERRA

1.- HISTORIA DEL PROBLEMA

Finalizadas las acciones bélicas en el TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLANTICO SUR, el señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA ordena a las Fuerzas y Unidades participantes la elevación de un informe detallado de las operaciones, el que debía contener, entre otras cosas, copia del DIARIO DE GUERRA.
Efectuado el análisis de los antedichos informes, en lo atinente a DIARIO DE GUERRA se desprende lo siguiente:

1.1. No todas las Fuerzas y/o Unidades participantes en las operaciones confeccionaron su correspondiente DIARIO DE GUERRA.

1.2. Entre los disponibles, la información contenida en los mismos no es suficientemente completa y precisa, limitándose algunos de ellos, a una somera relación cronológica de acaecimientos y sin mayores detalles.

1.3. Existen diferentes formatos, y modalidades de confección entre los distintos componentes del Poder Naval.

1.4. Entre las sugerencias elevadas por los Comandos participantes, el correspondiente a la DIVISION CORBETAS dice lo siguiente:

"El formulario utilizado para llenar el Diario de Guerra es poco práctico y repite información que se encuentra en detalle en el Libro de Navegación. Estimo conveniente efectuar un estudio a fin de mejorar el formulario. Al respecto sugiero:"

"No asentar información que ya debe asentarse en el Libro de Navegación a efectos de disminuir la burocracia (Datos de posición,meteorológicos, etc.)"

"Cada juego de planillas debería poder ser utilizado de acuerdo con la situación, ya sea para un solo día o para un período determinado de la campaña."

"Aprecio conveniente que el Juego de Planillas contenga la siguiente información:"

"Período o día que abarca."

"Directivas o Planes en vigor."

"Ordenes recibidas."

"Decisiones adoptadas."

"Consignas y/u órdenes impartidas."

"Niveles logísticos iniciales y finales."

"Condiciones de alistamiento del material y sus variaciones."

"Acaecimientos."

"La publicación Diario de Guerra debería ser completada no solo a nivel de unidad sino también a nivel de Comandos Superiores."

"Las fojas del Diario de Guerra no deberían ser prefoliadas, a efectos de permitir al usuario, agregar en cada juego el número de planilla que fuera necesario."

2.- HECHOS QUE INFLUYEN EN LA SOLUCION

2.1.De la revisión de las prescripciones reglamentarias, se desprende lo siguiente:

2.1.1. Pub. R.G.1-204-DICCIONARIO DE TERMINOLOGIA MILITAR DE LA ARMADA.
Da la definición siguiente:

"DIARIO DE GUERRA" Relación cronológica de los acontecimientos y actividades desarrolladas por cada unidad en campaña, cuyo objeto es permitir la reconstrucción posterior de los hechos a fin de lograr una historia clara de los mismos, obtener enseñanzas y verificar la bondad de las doctrinas o la necesidad de modificarlas. Se redacta de una manera preestablecida e incluye una serie de datos e informaciones especificados en los formularios correspondientes."

2.1.2. Pub. R.G.1-055-EL ESTADO MAYOR NAVAL.

El Art. 411. LA CUARTA ETAPA. LA SUPERVISION DE LA ACCION en su 3° párrafo prescribe lo siguiente:

"El Estado Mayor desarrolla su función de supervisión por medio de tres instrumentos de trabajo, a saber:
- El Tablero de Situación.
- El Diario de Situación.
- La Apreciación Contínua de la Situación."

" a - El Tablero de Situación.

Es un registro material de la situación y está compuesto por una o más mesas y/o tableros, donde se visualizan los factores que componen la situación, en forma de consentir su inmediata interpretación; para cada situación particular, y basándose en las normas reglamentarias al respecto, cada Comandante por intermedio de su Jefe de Estado Mayor organiza el sistema a utilizar."

" b - El Diario de Situación.

Es un registro que tiene como propósito:

- Permitir en cualquier momento el control de la Situación por conocimiento de los trabajos realizado de las resoluciones adoptadas y de las órdenes impartidas."



-" Registrar los datos necesarios para confeccionar la Apreciación Contínua."

-" Permitir la reconstrucción final de los acontecimientos y de sus causas."

-" Para ello se registran, a medida que ocurren, acontecimientos, resoluciones y órdenes."

-" Se confecciona un único ejemplar dentro del Estado Mayor, a cargo de la División Operaciones, con el aporte del resto de las Divisiones."

-" El Diario de Situación se complementa con el archivo de mensajes, apuntes, croquis, etc., utilizados y catalogados en concordancia con las indicaciones efectuadas en el Diario de Situación."

2.1.3. Pub. R.G.1-054 - MANUAL DE PLANIFICACION NAVAL (FUNA 20)

El Cap. 115 CUARTA ETAPA DE PLANIFICACION - LA SUPERVISION DE LA ACCION, no contempla ni detalla, los instrumentos de trabajo necesarios para esta etapa.

2.1.4. Proposiciones de modificación al FUNA 20.

Entre las proposiciones elevadas oportunamente por la ESCUELA DE GUERRA NAVAL a la JEFATURA DE OPERACIONES - EMGA, y pendientes de promulgación, en la correspondiente al LIBRO 3 -EL ESTADO MAYOR NAVAL, el Art. 31506 en su 3er párrafo prescribe lo siguiente:

"El Estado Mayor desarrolla su función de supervisión por medio de tres instrumentos de trabajo:

- El Tablero de Situación.
- El Diario de Guerra.
- La Apreciación Contínua de la Situación."

"a. El Tablero de Situación.

Es un registro material de la Situación y está compuesto por una o más mesas y/o tableros, donde se visualizan los factores que componen la situación, en forma de permitir su inmediata interpretación; basándose en las normas reglamentarias al respecto, cada Comandante por intermedio de su Jefe de Estado Mayor organiza el sistema a utilizar."

"b. El Diario de Guerra.

Es un registro que tiene como propósito:

Permitir en cualquier momento el control de la Situación mediante el conocimiento de las tareas realizadas de las resoluciones adoptadas y de las órdenes impartidas.

Permitir la reconstrucción final de los acontecimientos y de sus causas.

Para ello se registran, a medida que ocurren, acontecimientos, resoluciones y órdenes. Se confecciona un único ejemplar a cargo de la División Operaciones, con el aporte del resto de las divisiones; debe complementarse con el archivo de mensajes, apuntes, croquis, gráficos de derrotas, disposiciones, datos meteorológicos etc."

2.1.5. Pub. R.O.2-000 - DIARIO DE GUERRA PARA FUERZAS NAVALES Y BUQUES - 1° Ed. 1965 - Y NORMAS ADICIONALES PARA SU UTILIZACION.

Reglamenta su uso para este tipo de Fuerzas y Unidades. Dispone su confección por duplicado en formularios provistos a ese efecto y de acuerdo a determinadas instrucciones para su llenado (Ver Anexo "A"). Al respecto cabe destacar que el contenido de la información a volcar, no se adapta totalmente a las Unidades de submarinos.

2.1.6. Pub. R.O.4-050 - MANUAL DE TRABAJO DE LOS ESTADOS MAYORES DE LAS FUERZAS Y UNIDADES DE I.M.

Si bien esta publicación establece las normas y procedimientos propios para la organización y el funcionamiento de los EE.MM. de I.M. ampliando en detalle los procedimientos generales que establece la publicación R.G.1-055 EL ESTADO MAYOR NAVAL, no contempla en forma explícita al DIARIO DE GUERRA.

En el capítulo 08 - DOCUMENTACION DE ESTADO MAYOR se menciona en forma general lo siguiente:

"08.02. Diarios"

"1. El diario es un relato cronológico oficial de los sucesos que afectan a la unidad o área de Estado Mayor. La cantidad de detalles anotados en los diarios variará según el personal disponible en el área de Estado Mayor y la naturaleza de las operaciones que se conduzcan. Lo ideal es el mínimo de detalles necesarios para fijar la hora y demás datos relacionados con los sucesos de importancia. Los incidentes importantes se anotan a medida que ocurren, por ejemplo: la hora de recibo o transmisión de mensajes importantes, visitas de comandantes superiores y oficiales de Estado Mayor, propósitos, asuntos tratados y conclusiones derivadas en conferencias de comando, y ausencias del Comandante o Jefe de área, del puesto de comando.
Un breve resumen de mensaje u órdenes escritos, inclusive referencias según sea necesario, a cartas, circuitos alámbricos y datos similares se anotarán en el diario y los originales se archivarán en el archivo del diario. Los mensajes u órdenes verbales deben anotarse íntegramente cuando sea factible."





"2. En unidades mayores, cada área de Estado Mayor General lleva un diario de sus actividades. La reunión de estos diarios suministra un cuadro completo de las actividades de la unidad, durante el período cubierto. En algunos tipos de unidades menores, puede llevarse un diario combinado. El diario combinado cubre actividades y acontecimientos que afectan a todas las áreas de estado mayor de la unidad."

"3. Los diarios se cierran diariamente o al final de los períodos o fases prescriptos por la autoridad superior."

2.1.7. No se han encontrado antecedentes reglamentarios sobre normas y procedimientos específicos de EM. para el componente Aviación Naval.

2.2. Entre los reglamentos mencionados precedentemente, se producen las contradicciones y falencias siguientes:

2.2.1. Distinta denominación
"Diario de situación" versus "Diario de guerra".

2.2.2. Distintos propósitos

Pub. R.G.1-204 versus Pub. R.O.2-000 versus Pub. R.G.1-055.

2.2.3. Diferente número de ejemplares a confeccionar.
ORIGINAL versus ORIGINAL y DUPLICADO,

2.2.4. Distintas modalidades en su forma de confección

a) Para Fuerzas Navales y Buques: De acuerdo a la Pub. R.O.2-000.

b) Para Fuerzas y Unidades de I.M: No existe una publicación al respecto.
En forma consuetudinaria se utiliza el formulario que se agrega como Anexo "B".

c) Para Fuerzas y Unidades de Aviación Naval: No existe una publicación al respecto.

2.2.5. No se especifica claramente los niveles de Comando y/o decisión que obligatoriamente deban confeccionar el diario de guerra.

2.2.6. No contempla, y en la medida que ello sea posible, el uso de medios modernos de registro. Por ejemplo: grabadores de audio, grabadores de video, circuitos MAGNAVOX tipo PAL etc.

2.2.7. No se enfatiza el real valor del diario de guerra como instrumento de trabajo en la SUPERVISION DE LA ACCION, y no se imparten instrucciones para el adiestramiento permanente en el uso del mismo ni sobre la idoneidad profesional de quienes deben intervenir en su confección.



Al respecto de esto último cabe destacar como práctica conocida el empleo de oficiales ajenos al escalafón combate para cumplir con dicha tarea.

3.- CONCLUSIONES:

3.1. La información contenida en los diarios de guerra elevados por los distintos participantes en las acciones del Atlántico Sur, es incompleta, y no permiten la plena reconstrucción de las acciones para su análisis. Al respecto cabe destacar que el objeto del diario de guerra es:"permitir la reconstrucción de los hechos, a fin de lograr una historia clara de los mismos, obtener enseñanzas, verificar la bondad de las doctrinas o la necesidad de modificarlas. (RG-1-204 DICCIONARIO DE TERMINOLOGIA MILITAR DE LA ARMADA).

3.2. La Armada carece de una reglamentación actualizada y a nivel de los tres componentes, que permita cumplir acabadamente con el objeto del diario de guerra.

3.3. No existe una clara conciencia sobre el real valor del diario de guerra, y el adiestramiento en la confección y uso del mismo se considera insuficiente.

4.- ACCION RECOMENDADA

4.1. Formar una Comisión "ad hoc" que estudie los siguientes temas:

4.1.1. Redacción de una publicación R.O.2- DIARIO DE GUERRA PARA FUERZAS Y UNIDADES NAVALES, AERONAVALES Y DE INFANTERIA DE MARINA que contenga:

4.1.1.1. Un TITULO o CAPITULO para FUERZAS Y UNIDADES NAVALES, redactado en base a la revisión y actualización de la publicación "S" R.O.2-000 - DIARIO DE GUERRA PARA FUERZAS NAVALES Y BUQUES.
Debe contemplar ademas,la modalidad de confección para Fuerzas y Unidades Submarinas.

4.1.1.2. Un TITULO o CAPITULO para FUERZAS Y UNIDADES DE INFANTERIA DE MARINA.

4.1.1.3. Un TITULO o CAPITULO para FUERZAS Y UNIDADES AERONAVALES.

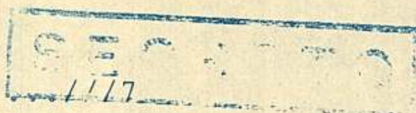
4.1.2. Revisión y actualización de la publicación "R" R.G.1-055 EL ESTADO MAYOR NAVAL sobre la base de las modificaciones al FUNA 20 propuestas por la ESGN al EMGA (JEOP).

4.2. Ordenar a través de quien corresponda, el empleo permanente del diario de guerra en ejercitaciones de tiempo de paz.

4.3. Implementar por medio de la DIRECCION GENERAL DE INSTRUCCION NAVAL la impartición del tema "Diario de Guerra" dentro de las materias PLANEAMIENTO que se imparten en la ESOA y en la ESGN. Asimismo la implementación de un "cursillo" para Personal Superior a ser impartido por el CIOP de la BNPB.

...///7







ANEXOS: "A" Copia parcial de la Pub. R.O. 2-000 - DIARIO DE GUERRA PARA FUERZAS NAVALES Y BUQUES.

"B" Modelo de hoja Diario de Guerra de I.M.

BUENOS AIRES, de marzo de 1983.-

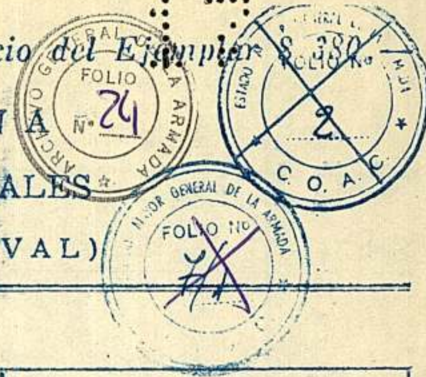


ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

SECRETO

ANEXO "A"

Precio del Ejemplar $ 380



ARMADA ARGENTINA

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

(ESTADO MAYOR GENERAL NAVAL)

IMPRESO	SECRETO
R.O-2-000	Ejemplar Nº 086
	DUPLICADO

ORIGINAL en poder del ROMPEHIELOS A.R.A. "ALMIRANTE

DIARIO DE GUERRA PARA FUERZAS NAVALES Y BUQUES

1ra. EDICION



— 1965 —

S. de M. — División Impresiones — S.I.N.





DIARIO DE GUERRA

OBJETO:

El objeto del DIARIO DE GUERRA es el de registrar en forma metódica, los distintos elementos que intervienen para configurar el medio en que se desarrolla la acción, a fin de hacer posible el posterior estudio de éste y aprovechar la experiencia obtenida.

En los operativos de tiempo de paz, también será utilizado, con el objeto de que la práctica en el uso del mismo lo haga familiar a los Oficiales y permita apreciar si es necesario introducirle modificaciones o agregados.

INSTRUCCIONES

El DIARIO DE GUERRA será llenado por el Jefe de Operaciones.

En unidades menores lo hará el 2do. Comandante con la colaboración del Jefe de Operaciones.

Deben registrarse en el DIARIO DE GUERRA los siguientes datos:

a) *Directivas en ejecución y/o vigor:*

— Plan u Orden de Operaciones — Mision Escalón Superior.
— Plan u Orden de Operaciones — Mision propia.
— Plan u Orden alternativos en escalón superior y propio.
— Plan u Orden subsidiario en escalón superior y propio.
— Plan u Orden contribuyentes en escalon subordinado.

b) Las posiciones a las 0400, 0800, 1200, 1600, 2000 y 2400 horas del huso horario local, si se halla en navegación, de otra manera, indicar el lugar en el encabezamiento. Información meteorológica y del estado del mar que pueda haber afectado directamente a las operaciones.

Se incluirán pronósticos de la zona en que se navega y de la de operaciones, si el teatro de las mismas está distante (sólo para Fuerzas, Grupos excepto unidades cuando naveguen en tareas independientes). Se colocará indicación sobre los promotores.

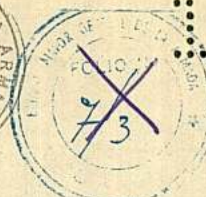
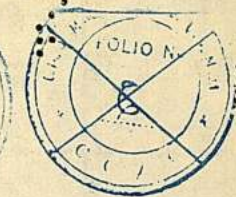
c) *Resumen orden o información recibida — Resolución adoptada.*

Resumen de órdenes o informaciones importantes recibidas y de decisiones a las cuales se ha llegado y, cuando ocurran, un resumen de los designios y acuerdos políticos y militares logrados con otras fuerzas armadas aliadas, y con las autoridades civiles de los aliados.

d) *Consignas de Crucero de Guerra dadas por el Comandante, las que deben prever:*

1) Condición de Preparación: antiaérea, antisuperficie, antisubmarina, control de averías, máquinas, aviones. Horas en que se debe cambiar algunas de estas condicionees. 2) Procedimiento de identificación visual, radar, electrónico, radiocomunicaciones, radar, IFF. 3) Condiciones de silencio radioeléctrico; radiocomunicaciones, radar, IFF. 4) Guardias radar. 5) Consignas para el sonar, indicando si se efectuará hidrofonía o ecodetección. 6) Contramedidas electrónicas pasivas y activas, guardias de CME. 7) Consignas especiales para cada medio de detección con indicación del tipo de unidad o fuerza que se espera encontrar. 8) Consignas para artillería AA, estableciendo si se puede abrir fuego contra cualquier avión o a qué hora hay que esperar aviones propios y sectores de aproximación de los mismos. 9) Consignas para artillería naval, las que deben establecer el tipo de munición a emplear y condiciones en que debe abrirse el fuego no estando el Comandante presente en el puente. 10) Consignas para torpedos estableciendo alistamiento de tubos, graduación de profundidad y alcance.



SECRETO

11) Consignas sobre la condición de alistamiento de las armas antisubmarinas. 12) Consignas sobre la condición de alistamiento del equipo fumígeno.

e) *Niveles logísticos y remanentes de munición.*
Un informe de la munición, cargas de profundidad, torpedos y otros proyectiles gastados en combate, en adiestramiento, o por pérdida o destrucción, siempre que tal gasto no se halle incluido en el Registro de la Acción, como así también en forma genérica de los elementos de la logística que influyen en la duración de las operaciones.

f) *Consignas para unidades:*
1) Capacidad del buque para seguir flotando. 2) Capacidad del buque para controlar y extinguir incendios. 3) Escora y asiento longitudinal indicando si afecta el empleo de la artillería, lanzamiento de torpedos y en qué magnitud afecta o limita las operaciones de vuelo. 4) Rehabilitación de servicios o sistemas vitales, indicando si las averías afectan la capacidad operativa de la unidad. 5) Movilidad y maniobra. Velocidad máxima - remanente, combustible, timón, máquinas, comunicaciones internas. En qué magnitud afectan o limitan las operaciones de vuelo. Necesidad de ser remolcado. 6) Estado y previsión del tiempo. Su influencia en el control actual y futuro del buque y en qué magnitud afectan o limitan las operaciones de vuelo. 7) Posibilidad de prestar apoyo al buque en caso de averías graves. Rumbo y distancia al puerto, fondeadero o playa seguros más próximos. 8) Estado de los radarees y equipos de comunicaciones exteriores. En qué magnitud afectan o limitan el uso de la artillería y las operaciones de vuelo. 10) Aviones perdidos, caídos o derribados. Aviones averiados o en recorrida. En qué magnitud afectan o limitan las futuras operaciones del buque y su poder ofensivo y defensivo.

Consignas para Fuerzas:
Condición especial de preparación —
— Antiaérea.
— Antisuperficie.
— Antisubmarina.
— Control de Averias.
— Aviones
— Silencio Radioeléctrico (excepto Radar e IFF)
— Silencio Radar e IFF.
— Silencio Sonar.

g) *Acaecimientos:*
Una narración de las operaciones efectuadas por la unidad durante el dia con las horas del huso local, incluyendo los cambios de mayor importancia en la disposición de la totalidad de la fuerza, los cambios importantes de la unidad y el propósito de tales cambios, los contactos con el enemigo, una mención resumida de las operaciones particulares de otras unidades y una referencia e informaciones importantes de las fuerzas propias o enemigas.

Observaciones relativas a particularidades del material y de operaciones, cuando tales observaciones no se hallen incluídas en el registro antedicho. Se dejará constancia de las autoridades a quienes se envió copia del Registro de Acción. Se dejará constancia aqui si se ha efectuado un Registro de Acción, indicando el número de foja del mismo.

Acaecimientos varios más importantes, tales como los relativos a: 1) Cambios de rumbo y/o velocidad con indicación de hora y corredera. 2) Visita y entrega de órdenes a buques mercantes, nacionales o neutrales. 3) Presas, prisioneros de guerra y parlamentarios. 4) Reuniones del Consejo de Oficiales para Tiempo de Guerra. 5) Toma de posesión de buques rendidos. 6) Resultados de las rondas ordinarias y mayor (Art. 936 y 937 del R.G.S.B). 7) Fuerzas de desembarco que se transportaren. Personal herido o sobrevivientes que embarcaron procedentes de otros buques o recogidos en el mar.





REGISTRO DE ACCIONES

Los registros de acción contendrán la siguiente información:

Parte I — Narración general de las acciones desarrolladas incluyendo composición de las Fuerzas propias y enemigas, tareas a cumplir y resoluciones adoptadas.

Parte II — Resumen por orden cronológico de los acontecimientos más importantes de la acción, agregando el "tracking" de la misma confeccionado en el papel milimetrado con los datos de la planilla de "Datos de derrota y tracking", rápidas resoluciones adoptadas como consecuencia de sucesivas variaciones de la situación táctica. Cuando así convenga se podrá copiar el registro de las comunicaciones cursadas.

Parte III — Comportamiento del material de todos los Servicios (Armamento, Propulsión, Control de Averías, etc.). Daños propios sufridos en combate y apreciados en el enemigo.

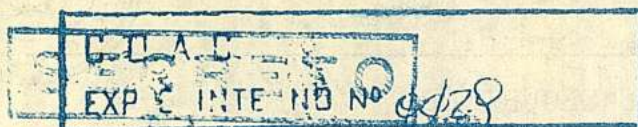
Parte IV — Desempeño del personal, especialmente su MORAL Y DISCIPLINA. Bajas sufridas en combates. Menciones especiales (actos de valor).

Parte V — Consumo y remanentes.

Parte VI — Comentarios y sugerencias del desarrollo de la acción y que afectan las DOCTRINAS Y PLANES EN VIGOR.

PLANILLA DERROTA Y TRACKING

Los datos de esta planilla deben ser llenados únicamente para las acciones de superficie. Para el registro de las acciones A/S y aéreas se debe cumplir lo reglamentado sobre "Registro de las acciones en CIC", agregándose los calcos completos del plotting geográfico.









NORMAS ADICIONALES PARA LA UTILIZACION DE LA PUBLICACION "DIARIO DE GUERRA PARA FUERZAS NAVALES Y BUQUES" 1ra. EDICION 1965 -

1º) De cada ejemplar se han confeccionado un ORIGINAL y un DUPLICADO. El ORIGINAL, se provee al destino que lo va a utilizar y el DUPLICADO al Comando de quién depende con asiento en tierra. Esto tiene por objeto de que siempre exista un duplicado del DIARIO DE GUERRA, fuera del buque y en lugar seguro, para lo cual el destino deberá siempre confeccionarlo por duplicado y remitir en la primera oportunidad la copia al superior al cual le ha sido provisto el ejemplar duplicado, quién lo archivará.

2º) En el ORIGINAL, se han colocado 31 juegos de planillas por duplicado y en el DUPLICADO sólo las instrucciones generales. La numeración que tienen los juegos de 1 a 31, debe considerarse como foliación y nó como días del mes. Es decir, que se llenarán en forma corrida y a medida que sea necesario. Se estima, que este número de planillas alcanzará para este año naval, de modo de editar las planillas como Impreso reglamentario una vez que se compruebe su funcionalidad o se le introduzcan los cambios necesarios.

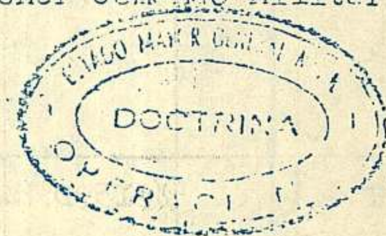
3º) El DIARIO DE GUERRA, se llenará de acuerdo con las instrucciones que figuran en cada ejemplar. Deberá hacerse en los ejercicios operativos de acuerdo con lo dispuesto en el N.Y. P.A.F.U.N.. En esta forma, se tendrá experiencia para verificar su funcionalidad. En estos casos los duplicados pueden aprovecharse para dar cumplimiento al N.Y.P.A.F.U.N., siempre que luego se archiven en el destino que posee el duplicado correspondiente. Debe entenderse que el archivo de los duplicados en tiempo de paz, nó tiene otro objeto que utilizarlos para el análisis y crítica de los operativos y para que los Comandos de Fuerzas verifiquen el funcionamiento de este sistema, que ha sido proyectado especialmente para tiempo de guerra.

4º) Al fin del presente año naval, los Comandos que tengan observaciones que formular, las remitirán al Estado Mayor General Naval (Depto. Operaciones).

5º) Figura en la contratapa de cada ejemplar ORIGINAL, la autoridad que posee el ejemplar DUPLICADO.

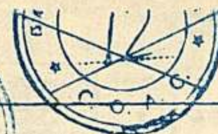
6º) Al Estado Mayor del Comando en Jefe de la Flota de Mar y al Estado Mayor del Comando del Area Naval Río Santiago, se le proveen 5 ejemplares por ORIGINAL y DUPLICADO, para ser entregados a los Comandos de Fuerzas de Tareas que se constituyan en los operativos y requieran DIARIO DE GUERRA o a los buques que se subordinen en los operativos y que por no tener Comando Militar no les han sido provistos.

---ooOoo---



CLASIFICADO

ANEXO "B"




DIARIO DE GUERRA

CLASIFICACION DE SEGURIDAD

DIARIO DEL JEFE DE: OPERACIONES

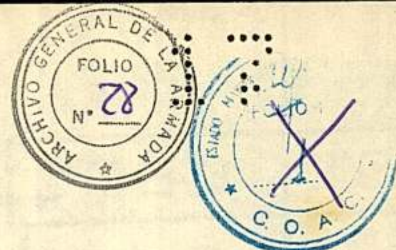
BRN1 (Comando)	RIO GRANDE (T.F) (Ubicación)	Período Comprendido Desde: 291200 APR 82 (Fecha y hora)	Hasta: (Fecha y hora)

Nº de ORDEN	HORA Origen	Entrada	Salida	ACONTECIMIENTOS, ORDEN, NOTICIA, ETC.	MEDIDAS TOMADAS
1	—	291200 APR 82		Personal y medios de Brigada, embarcan en ARA "CABO SAN ANTONIO", con destino a RIO GRANDE.	
2		301100 APR 82		Embarca en BACE, por modo aéreo, personal de Brigada con destino a RIO GRANDE.	
3		301800 APR 82		Embarca en BACE, por modo aéreo, personal de Brigada con destino a RIO GRANDE.	
4		301750 APR 82		Arriba a BARD, por modo aéreo, personal de Brigada procedente de BATERIAS.	
5		010300 MAY 82		Arriba a BARD, por modo aéreo, personal de Brigada procedente de BATERIAS.	
6		020800 MAY 82		Se asignan Zonas de Responsabilidad a las UU CO en la IGTF - (Según Calco Nº 1).	
7		021330 MAY 82		Se originó GFH 021313 MAY 82"C" COBRIGIMUNO - CRDENES PARA EL 02 MAY 82 - (Para las UU OO).	
8		022145 MAY 82		Se ordenó a las UU OO poner en ejecución el Plan de Defensa, ante la presunción de un ataque terrestre (golpe de mano) a la BARD -No se registraron acciones de ninguna índole, se continuó con las actividades normales a las 2230 horas.	
9		031530 MAY 82		El 2º K BRN1, ordena ejecución Plan de Defensa a las UU OO ante presunto ataque de la flota Inglesa a GRA, no se produjeron accio	

ORGANICA, ADIESTRAMIENTO Y DOCTRINA RELACIONADO CON LAS ACTIVIDADES DE GUERRA ELECTRONICA EN EL CONFLICTO MALVINAS

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 8/83 "S"
de fecha 30 de marzo de 1983

SECRETO



COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

ACCIONES RECOMENDADAS REFERIDAS AL ANALISIS G.E. DEL CONFLICTO MALVINAS

Referencias:

a. Informe del Jéfe de la OGECOPERVALES, (Documento N° Ø188 COAC).

b. Resumen de conclusiones de los Comandos Subordinados al COPERVALES, (Documento N° Ø170 COAC).

c. Informe del Comandante Sma. TRINIDAD. (DESA,3Fy.N° 25/82 "S").

d. Informe COATLANSUR, (Documento N° Ø164 COAC).

1- HISTORIA DEL PROBLEMA.

Los primeros esfuerzos del G.E. se aplicaron en la lra. Guerra Mundial cuando los británicos y los alemanes se interfirieron mutuamente las comunicaciones a lo largo del Frente Occidental, mientras en el mar, la Royal Navy realizaba importantes esfuerzos por interceptar las transmisiones navales alemanas.
Ya en la Segunda Guerra Mundial, los esfuerzos en CME incluyeron la perturbación y el engaño de las señales de radar y navegación y despues de la guerra, se desarrollaron misiles que se autoguiaban hacia el blanco mediante sus emisiones radar.

La Armada de los EE.UU. concluye en uno de sus informes sobre VIETNAM, que habría perdido cinco aviones por cada uno que en realidad perdió entre 1965 y 1974, de no haber utilizado CME.

Por otro lado el Delegado del Primer Ministro para la Defensa de la URSS manifestó en su libro "ESTRATEGIA MILITAR SOVIETICA" "El equipamiento electrónico es utilizado en la guerra, para anular completamente, o limitar la efectividad de los sistemas electrónicos enemigos, y asegurar el uso exitoso del equipamiento propio. Por esa razón el desarrollo de equipos de guerra electrónica ha adquirido ahora, la misma importancia que el desarrollo de misiles y armas nucleares, los cuales no pueden ser usados sin equipos electrónicos.

Para que una nación sobreviva y persevere en un conflicto moderno, debe atacar y explotar la debilidad de los sistemas electrónicos del enemigo.

51

SECRETO



Una muestra de su importancia fue dada con la aparición SAM-6 durante la guerra de 1973 en el Oriente Medio, donde los sistemas no estaban preparados para este tipo de amenazas y, se reveló como una de las mayores sorpresas tecnológicas, ya que indicaba la nueva dirección soviética hacia los misiles de guiado semiactivo en onda continua, mientras que la aviación ISRAELI estaban orientados, a la detección de transmisiones de pulso.

Las circunstancias en que se desarrolló el conflicto ANGLO-ARGENTINO en el atlántico sur, en cuanto al poco tiempo de alistamiento previo a la iniciación del conflicto, falta de inteligencia sobre las capacidades de G.E. del enemigo, inexistencia de planes que respondieron a una hipótesis de conflicto armado con Gran Bretaña, sorprendió a la armada para operar con los medios disponibles en el ambiente electromagnético impuesto.

Al respecto cabe señalar lo que informa el Secretario de Defensa al parlamento sobre la Campaña de las MALVINAS:

"Algunos casos resultaron más fáciles de lo que podían haber sido en operaciones de la NATO por ejemplo la virtual ausencia de contra-medidas electrónicas argentinas".

"Por otro lado el Secretario de la Marina de los EE.UU. JOHN F.LEHMAN Jr. manifestó en su exposición referente a las lecciones obtenidas del conflicto en las Islas Malvinas".

"La Armada de los EE.UU. está estudiando la necesidad de perfeccionar la capacidad de G.E. a la luz de las mayores amenazas con que se debe enfrentar teniendo en cuenta la experiencia obtenida por la Real Armada Británica en el Atlántico Sur".

De los informes producidos por los comandos participantes podemos resumir lo siguiente:

1.1 DE ORGANICA

1.1.1. "No hubo plan de G.E. específico para la operación".

Referencia: a. Informe del Jefe de la OGECOPERVALES, (Documento N° Ø188 COAC).

Referencia: b. Resumen de conclusiones de los Comandos subordinados al COPERVALES, (Documento N°Ø170 COAC).

SECRETO




1.1.2. "No existen definiciones en cuanto a las responsabilidades jurisdiccionales y conecciones entre el:

- Oficial de G.E. de COPERVALES (OGECOARA).

- JEFATURA DE INTELIGENCIA DEL EMGA.

- Oficial de G.E. de COPERVALES (OGECOPERVALES).

- Departamento Inteligencia (N-2 COPERVALES).

- Comandos componentes".

Referencia: b. Resumen de conclusiones de los Comandos Subordinados al COPERVALES (Documento N° Ø170 COAC).

1.1.3. "Se consideran aspectos críticos aquellos que implican coordinaciones, estas son:

- Relación con OGECOARA (JESERCOMVALES).

- Relación con JEINTELVAL.

- Relación con las Jefaturas de EM de COPERVALES.

- Relación de los Comandos de otras FF.AA.".

Referencia: a. Informe del Jefe de la OGECOPERVALES, (Documento N° Ø188 COAC).

1.1.4. "Debe estudiarse la vinculación de la oficina de G.E. del CON con el EM del mismo por cuanto se han planteado problemas de dependencia que no han sido resueltos."

"Es imprescindible la coordinación con los departamentos Inteligencia y Operaciones del EM del CON a fin de obtener, unidad de acción, economía de esfuerzos, e independencia para cumplir el espíritu doctrinario de ser una herramienta del alto nivel de comando."

Referencia: a. Informe del Jefe de la OGECOPERVALES, (Documento N° Ø188 COAC).

SECRETO



1.1.5. "El nivel de conducción de OGECOPERVALES se ubicó en el estratégico operacional, con exclusividad en G.E. de comunicaciones y dentro de estos librado especialmente en el área MALVINAS."

Referencia: a. Informe del Jefe de la OGECOPERVALES, (Documento N° Ø188 COAC).

1.1.6. "Se debe organizar a nivel de la A.R.A., la G.E. con el concepto que el empleo de los medios en tiempo de paz debe capacitarnos para el caso de operaciones reales."

Referencia: b. Resumen de conclusiones de los Comandos Subordinados al COPERVALES, (Documento N° Ø170 COAC).

1.1.7. "La información disponible del enemigo con respecto a su organización o plan de comunicaciones era pobre o nula."

1.2. DE ADIESTRAMIENTO.

1.2.1. "Considero que lo actuado fué de utilidad para Inteligencia, Operaciones y para adquirir una experiencia, que por su realismo es importante y debe ser aprovechada."

"No obstante, al evaluar los resultados obtenidos en función del esfuerzo realizado, son NO SATISFACTORIOS, por la falta de preparación, conocimientos, equipamiento adecuado y por lo tardío del esfuerzo".

Referencia: a. Informe del Jefe de la OGECOPERVALES, (Documento N° Ø188 COAC).

1.2.2. "Quedó demostrado que las tareas de G.E. requieren personal altamente especializado y jerarquizado".

Referencia: a. Informe del Jefe de la OGECOPERVALES, (Documento N° Ø188 COAC).

1.2.3. "Juzgando por lo acontecido en el buque cuando se dió la orden de interferir y por lo que se escuchó de la interferencia efectuada por otras estaciones, considero que la falencia debe atribuirse a distintas razones, entre ellas la utilización de equipos no específicos, falta de adiestramiento y falta de conocimientos del personal responsable sobre los siguientes tópicos."

SECRETO





a. "Efectos que se producen en la emisión que se requiere interferir al emitir con diferentes tipos de modulación Selección del tipo de modulación que produce la interferencia más eficaz."

b. "Determinación de la potencia del interferidor que producirá el efecto deseado, en función de la frecuencia, tipo de modulación y potencia del emisor, la distancia relativa al receptor, tipo de antena y propagación utilizada."

c. "Procedimiento de ejecución de la interferencia (relación tiempo de emisión - tiempo de escucha del espectro adyacente)."

d. "Estructura y espectro de los distintos tipos de modulación."

e. "Selección de la antena asociada al interferidor más apropiada para que el efecto de la interferencia sobre los blancos sea óptimo."

"Lo expresado pone de manifiesto una casi total carencia de conocimiento y adiestramiento teórico práctico, en lo concerniente a las acciones a desarrollar para la Guerra Electrónica en Comunicaciones para lograr un adecuado grado de eficacia."

Referencia: c. Informe del Comandante Sma. TRINIDAD, (DESA,3FY.N° 25/82 "S").

1.2.4. "Es pobre la propia capacidad para aplicar Contramedidas Electrónicas (CME) por falta de adiestramiento, conocimientos y equipos adecuados. Sólo fué posible efectuar algunas operaciones de interferencia con resultados pocos satisfactorios. En una sola oportunidad y en forma independiente se efectuó una operación de engaño."

Referencia: b. Resumen de conclusiones de los Comandos Subordinados al COPERVALES, (Documento N° Ø170 COAC).

1.2.5. "Solo las unidades modernas PRIMERA DIVISION DE DESTRUCTORES y la DIVISION CORBETAS poseen el equipamiento para el CME y CMNE."

57

SECRETO



"Se duda de la efectividad que se hubiera obtenido en una acción real, por cuanto se carece de evaluación y adiestramiento en el uso de interferidores de los cuales incluso, no se conocen las reales capacidades o se carece de cantidades adecuadas, como granadas CHAFF, que permitan obtener experiencias, determinar normas de operación y procedimientos de empleos."

Referencia: b. Resumen de conclusiones de los Comandos Subordinados al COPERVALES, (Documento N° Ø170 COAC).

1.2.6. "No existía prácticamente personal con conocimientos y adiestramiento para el enemigo Gran Bretaña, excepto el que se encontraba en el D-2 recientemente llegado de ese país."

Referencia: b. Resumen de conclusiones de los Comandos Subordinados al COPERVALES, (Documento N° Ø170 COAC).

1.2.7. ".......la segunda, se refiere a la Guerra Electrónica, tanto de Comunicaciones como de sensores. En este aspecto la tarea está estrictamente vinculada a un conocimiento y seguimiento previo del oponente que en este caso no lo hubo, sino que se fué desarrollando durante las acciones y así su rendimiento fué ínfimo, pero sirvió para demostrar fehacientemente la reducida capacidad de la ARMADA en este aspecto, por carecerse de medios adecuados, experiencia, adiestramiento y personal especializado y jerarquizado, para cumplir la tarea."

Referencia: d. Informe COATLANSUR, (Documento N° Ø164 COAC).

1.2.8. "Preparación de las unidades de la 1ra. División de Destructores. "Adiestramiento pobre con poco personal para operar eficientemente los equipos de Guerra Electrónica".

Referencia: b. Resumen de conclusiones de los Comandos Subordinados al COPERVALES, (Documento N° Ø170 COAC).

1.2.9. "Las interferencias ordenadas fracasaron totalmente por:

- Falta de Personal Superior y Subalterno Capacitado.

SECRETO





- Inexistencia en la A.R.A. de ejercicio de interferencia similares".

Referencia: b. Resumen de conclusiones de los Comandos Subordinados al COPERVALES, (Documento Nº Ø170 COAC).

1.3. DE DOCTRINA.

1.3.1. "Falta de publicaciones que contemplen procedimientos para afrontar una situación como la vivida o similar."

Referencia: a. Informe del Jefe de la OGECOPERVALES, (Documento Nº Ø188 COAC).

1.3.2. "Encarar la creación de una publicación que detalle los "PROCEDIMIENTOS PARA LA GUERRA ELECTRONICA EN COMUNICACIONES" y que contemple además:

- La organización de la escucha.

- Medios y personal necesarios.

- Recomendaciones para realizar el análisis.

- Encaminamiento de la información pura y las apreciaciones del análisis."

Referencia: c. Informe del Comandante Sma. TRINIDAD. (DESA,3FY.Nº 25/82 "S").

1.3.3. "La publicación R.O-1-203 PROCEDIMIENTOS DE LAS OPERACIONES DE GUERRA ELECTRONICA trata básicamente de clasificación y definiciones de la G.E. (o sea la doctrina) y la publicación R.O-3-030 MANUAL DE GUERRA ELECTRONICA Libros 1,2 y 3 contiene parte de procedimientos y parte de operaciones de equipos, por lo que debería contemplarse el cambio del título de la primera y modificar y actualizar la segunda."

Referencia: c. Informe del Comandante Sma. TRINIDAD. (DESA,3FY.Nº 25/82 "S").

1.3.4. "Debe redactarse una publicación única que contenga doctrina y procedimientos de G.E. en reemplazo del PROFUARA 13, de tal forma que en un solo documento se cuente con los elementos necesarios para la conducción y ejecución de la G.E."

Referencia: a. Informe del Jefe de la OGECOPERVALES, (Documento Nº Ø188 COAC).

SECRETO



2- DISCUSION.

2.1. Aspectos reglamentarios relacionados con la orgánica el adiestramiento y la doctrina.

2.1.1. La publicación R.O-1-101 en su artículo 516 reza lo siguiente.

"Debido al incremento de la importancia obtenida en el uso inteligente de los sistemas electrónicos propios y enemigos, la Guerra Electrónica presupone una organización completa y una coordinación perfecta, no solo de las operaciones de Guerra Electrónica propiamente dicha sino de todas las actividades que se desarrollan en el Teatro de Operaciones; por esta razón la Guerra Electrónica deberá ser competencia del más alto escalón de comando. Por sus características la guerra electrónica requiere su empleo tanto en tiempo de paz como de guerra y se integra a todas las operaciones navales; para ello es necesaria la utilización de técnicas modernas, equipos especializados, hombres altamente capacitados y adiestrados y procedimientos especializados."

2.1.1. La publicación R.O-1-203 Procedimiento para las Operaciones de G.E. (PROFUARA 13) en su artículo 1103 infine dice:

"La guerra electrónica no admite improvisación. El necesario y amplio uso propio del espectro electromagnético y el imperativo de ocultar lo máximo posible las formas en que se realiza ese uso para evitar su detección, neutralización o aprovechamiento por parte de quién no nos interese, obligan a establecer la doctrina, los procedimientos y la organización de la guerra electrónica."

2.1.3. PROFUARA 13 art. 1106 inc. c. infine dice:

"La utilización, desarrollo y operación de equipos y procedimientos impone una alta especialización del personal, y este requiere tiempo para su formación, lo que obliga a tomar oportunas previsiones al respecto"

SECRETO





2.1.4. PROFUARA 13 art. 1106 inc. d. dice:

"Doctrina, planes, procedimientos y organización de guerra electrónica."

"En razón de que las medidas de guerra electrónica se desarrollan de manera continua especialmente las destinadas a obtener inteligencia se deberán adoptar organizaciones permanentes que hagan a la conducción de la guerra electrónica en el alto nivel del comando y en el marco estratégico, con órganos capacitados, además, para establecer la documentación reglamentaria."

2.1.5. PROFUARA 13 art. 3101 dice:

"La Conducción General de Guerra Electrónica en el marco estratégico, será responsabilidad del Comité Militar."

2.1.6. PROFUARA 13 art. 1106 inc. e.

"El aporte de la Inteligencia a la Guerra Electrónica es vital. La determinación de la capacidad electrónica del enemigo es el punto de partida para el planeamiento de la Guerra Electrónica propia."

"Esta tarea será permanente y se adecuará a la evolución de los medios de los posibles oponentes, para ir adaptando en base a ello, las capacidades propias de Guerra Electrónica. Se verá más adelante y en los diversos niveles de aplicación, que siempre es necesario conocer las posibilidades del oponente, para poder adecuar la respuesta en magnitud y oportunidad."

2.2. ORGANICA.

2.2.1. Si bien la reglamentación de la Armada especifica las pautas que deben regir la organización de G.E. y los niveles a que debe ajustarse, en la práctica no existe, hubo superposición de funciones y existen órganos de G.E. desvinculados entre sí y sin una adecuada coordinación como pudo visualizarse durante el conflicto.



2.2.2. No existió una previsión orgánica de G.E. que respondiera a la hipótesis de conflicto con GRAN BRETAÑA en las Islas MALVINAS, en la misma forma que se encuentra previsto en el Plan "GUEPARDO" para la hipótesis con COLORADO.

2.2.3. La falta de una orgánica adecuada motivó que se crease una oficina de G.E. a nivel Estratégico Operacional que si bien fué acertada, no deja de ser una acción improvisada y tardía de muy bajo rendimiento.

2.2.4. No hubo planificación de G.E. en el conflicto.

2.2.5. No existe un órgano superior de la armada que conduzca la G.E. en el marco estratégico y que involucre en sus funciones las relaciones con el más alto nivel nacional.

2.2.6. Los equipos y sistemas de G.E. de avanzada son propiedad secreta de los países que lo producen, por lo tanto el equipamiento que se adquiere normalmente son anticuados y son los que a su vez adquieren los países vecinos, a esos efectos el organismo que entiende en el desarrollo de medios de la ARMADA (SENID), no está dimensionado en la magnitud deseable para poder cumplir con las múltiples necesidades y proyectos que la A.R.A. requiere.

2.2.7. En el conflicto contra Gran Bretaña se careció de la inteligencia de G.E. mínima sobre las capacidades del enemigo.

Se destaca la importancia vital de la inteligencia en las operaciones de G.E., y la necesidad de conocer las posibilidades del oponente para adecuar nuestros medios y disponer de una respuesta óptima en magnitud y oportunidad.

2.3. ADIESTRAMIENTO.

2.3.1. No existió prácticamente personal con conocimiento para el enemigo GRAN BRETAÑA excepto el que se encontraba en el D-2 recientemente llegado al país.

2.3.2. Normalmente la designación de puestos a oficiales en funciones relacionadas con la G.E., se impone como secundaria.

Ejemplo:

- Oficial de Comunicaciones <u>y G.E.</u>

- Oficial de operaciones <u>y G.E.</u>

Por la importancia que ha adquirido esta función debe ser específica y altamente especializado.

SECRETO





2.3.3. El nivel de adiestramiento en general fué muy bajo.

2.3.4. No existe la capacitación, G.E. en la Armada tanto para Oficiales como para Suboficiales.

2.3.5. El adiestramiento en G.E. debe incluir el correspondiente al empleo de los medios acústicos.

2.3.6. No existen planes de adiestramiento que permitan evaluar la capacidad en G.E. de la A.R.A.

2.4. DOCTRINA.

2.4.1. Existe poca bibliografía e incompleta sobre procedimientos de G.E. que permitan afrontar situaciones imprevistas como la vivida o similar.

2.4.2. Se deben desarrollar los procedimientos de G.E. en función del uso propio del espectro electromagnético, ocultamiento, equipamiento disponible y sobre la base y previa revisión del N-WP-33 y las ITT del Comando Naval.

2.4.3. La publicación PROFUARA 13 no satisface las necesidades doctrinarias y no contempla procedimientos como lo señala su título.

3- CONCLUSIONES.

3.1. ORGANICA.

3.1.1. Las acciones de Guerra Electrónica durante el conflicto MALVINAS, estuvieron signados por la improvisación, dado que no existió una clara jurisdicción de coordinación y responsabilidades entre los distintos organismos pertinentes (JEMGA, CON, JEIN, JESERCOM y Comandos Subordinados) y por no existir una organización de tiempo de paz adecuada a las necesidades en caso de conflicto lo que dió como resultado una capacidad de operación muy pobre.

3.1.2. No estan claramente definidas las responsabilidades de los organismos de la A.R.A. que entienden sobre G.E. en los niveles estratégicos y Estratégico Operacional.

3.1.3. La creación de un organismo operativo centralizador (OGECOPERVALES) fué una solución emergente acertada, pero tardía y con resultados poco satisfactorios, fruto de la improvisación, falta de conocimientos, bajo nivel de preparación y equipamiento específico inadecuado.

SECRETO



3.1.4. La imposición de una rigurosa disciplina del "SECRETO" no permitió desarrollar en el tiempo una organización operativa particular adaptado a un seguimiento previo del oponente, como el previsto en el Plan GUEPARDO para la hipótesis de conflicto con COLORADO.

3.1.5. Las características de la guerra moderna, la estrecha interrelación de los tres componentes de la Armada en cualquier conflicto bélico pone de manifiesto especialmente en el uso del ambiente electromagnético, que la G.E. es una actividad que involucra tanto de los medios de superficie como a las aeronavales, submarinos y de Infantería de Marina.

3.1.6. No existe el nexo entre el órgano de G.E. de máximo nivel y el correspondiente de desarrollo de nuevos medios (SENID, CITEFA), que permita proyectar nuevos equipos en los planes de mediano y largo plazo respondiendo a concepciones estratégicas relacionadas con las probables hipótesis de conflicto.

3.2. ADIESTRAMIENTO.

3.2.1. El nivel de adiestramiento de personal empleado en funciones de G.E. era muy bajo, excepto el correspondiente al D-2 que había llegado recientemente de Gran Bretaña, no obstante lo cual su rendimiento fué igualmente poco satisfactorio.

3.2.2. No hubo previsiones en la Armada de formar personal con alto grado de especialización en G.E. que permitá su empleo para resolver cualquier situación bélica emergente.

3.2.3. No existe en la A.R.A. una capacitación en G.E. de comunicaciones y sensores para el personal superior y subalterno que permita una mayor especialización en la materia.

3.2.4. No existen planes reales y de adiestramiento que permitan evaluar el propio adiestramiento y las capacidades del enemigo.

3.3. DOCTRINA.

3.3.1. Existe poca bibliografía e incompleta sobre procedimientos de G.E. que permitan afrontar situaciones imprevistas o similares.

SECRETO





3.3.2. El PROFUARA 13 debe ser modificado y debe ser exclusivamente doctrina de G.E.

3.3.3. Se deben desarrollar los reglamentos de procedimientos sobre la base de los reglamentos de consulta utilizados (bibliografía liberada por los EE.UU.), manuales de los equipos existentes en los nuevos medios adquiridos, Corbetas y Fragatas 42.

3.3.4. Se debe establecer claramente los procedimientos de G.E. para Comunicaciones y sensores en operaciones de MAE, CME, CCME y MANE.

3.3.5. La falta de inteligencia previa necesaria que debía auxiliar a la interpretación del tráfico interceptado no permitió su adecuada explotación para mejorar las MAE y CME.

4 - ACCIONES RECOMENDADAS.

4.1. ORGANICA.

4.1.1. Implementar la futura orgánica de la G.E. y su compatibilización dentro del contexto de la organización general que actualmente diagrama la CORENA.

4.1.2. Establecer dos niveles de G.E. dentro de la ARMADA, uno en el más alto nivel (estratégico) como órgano independiente del EMGN y otro (estratégico operacional) a nivel del CON relacionado con el EM del mismo y sus comandos componentes.

4.1.3. El primer nivel, es decir el nivel estratégico debe ser el órgano que entiende en G.E. en el más alto nivel de la A.R.A. vinculado con los correspondientes a las otras FF.AA. y EM Conjunto.

4.1.3.1. Debe entender y participar en el planeamiento estratégico de mediano y largo plazo, en la determinación y coordinación con los organismos técnicos del desarrollo de nuevos medios a construir en el país y en el perfeccionamiento de la doctrina en base al perfeccionamiento de los medios existentes o adquiridos con relación al equipamiento, organización y capacidades del probable oponente.

SECRETO



4.1.3.2. Establecer las relaciones de coordinación, vinculación y funciones específicas del órgano estratégico de G. E. con la JEIN y SER COM.

4.1.3.3. Establecer la relación entre el órgano de más alto nivel de G.E. con el SENID, al que deberá reforzar y ampliar su estructura interna, para coordinar y ejecutar los proyectos de construcción de nuevos medios desarrollados por la ARMADA particularmente sistemas de CME, CCME para neutralización de armas con sistemas antiguiados y de guiados por infrarrojo.

4.1.3.4. Teniendo en cuenta que la coordinación central de G.E. en el marco estratégico debe estar concentrado en el nivel conjunto como lo señala el art. 3101 del PROFUARA 13, se deben establecer las líneas de coordinación entre el SENID y CITEFA, máximo organismo para el desarrollo de medios, para establecer los proyectos conjuntos en el mediano y largo plazo, a traves del EMGN (Ref. 4.1.1.2.). Por lo tanto es indispensable dimensionar al SENID EN EL NIVEL ADECUADO, para desarrollar a través de un programa de proyectos que responda a las hipótesis de conflictos existentes a fin de la concreción del punto capital en la G.E. moderna: La Sorpresa Tecnológica.

4.1.4. Organizar el segundo nivel de G.E. (Estratégico Operacional) a nivel del CON, OGECOPERVALES, Estado Mayor del CON y relaciones con los Comandos Subordinados (Superficie, Aviación Naval, I.M. y Submarinos); establecer asimismo sus jurisdicciones, funciones, relaciones de coordinación especialmente en el nivel estratégico, con la JEIN y con SERCOMVALES.

4.1.4.1. Establecer claras responsabilidades, jurisdicciones, vinculaciones y coordinaciones entre la JEIN, SER COM y el segundo nivel (estratégico operacional) COPERVALES.

SECRETO





4.1.4.2. Mantener la OGECOPERVALES como órgano permanente y su relación, jurisdicción y responsabilidades con el nivel estratégico y el EM del CON en el marco estratégico operacional.

4.1.5. Analizar la conveniencia de participar en G.E. de sensores, las Subdirecciones de Armas y Electrónica, estableciendo su jurisdicción y relación de coordinación con el nivel estratégico operacional para entender especialmente en la adquisición de sistemas de armas.

4.1.6. Desarrollar una orgánica de G.E. que tenga como característica esencial la flexibilidad que permita fácilmente pasar de situación de paz a una situación de conflicto, ejecutando simples y concretas modificaciones.

4.1.7. Imponer a la JEIN de una agresiva acción de obtención de información de organización, equipamiento y empleo de G.E. de los probables contendientes, según las hipótesis de conflicto históricamente consideradas.

4.2. ADIESTRAMIENTO.

4.2.1. Crear una verdadera conciencia de la real importancia de la G.E. en la Guerra Moderna; formando personal altamente especializado y jerarquizado; para determinar los requerimientos e instalación del equipamiento necesario y adecuado; confeccionar los planes de G.E. que permitan estar en condiciones de actuar con efectividad ante cualquier situación, y realizar operaciones de G.E. que permitan evaluar el propio adiestramiento y las capacidades del enemigo.

4.2.2. Crear la capacitación GUERRA ELECTRONICA tanto para el personal superior como para el subalterno con carácter de urgente.

4.2.3. Adecuar los programas de formación del personal superior y subalterno de los tres componentes, para capacitarlos en operaciones de G.E., para lo cual se sugiere tener en cuenta las modificaciones al programa de G.E. producidas en la Escuela de Oficiales de la A.R.A. que figuran en el Anexo 01.



4.2.4. Programar a la brevedad ejercitaciones para los buques de la Flota de Mar y realizar verificaciones y análisis de lo actuado para obtener conclusiones.

4.2.5. Crear una organización (Tipo Comité) de G.E. dedicada a determinar procedimientos, diseñar las ejercitaciones, evaluar los resultados, dirigir los ensayos necesarios y suficientes, producir los programas de instrucción y adiestramiento de operadores y proponer o asesorar sobre equipamiento que deben poseer las unidades y en todo aquello que nos permita recuperar el tiempo en este aspecto.

4.2.6. Prever cursos en el extranjero, preferentemente en aquellos cuyo desarrollo en G.E., están a la vanguardia del resto de los países, para lo cual se deberá ejecutar una prolija selección del personal que reúna las condiciones para esa especialización.

4.2.7. Con respecto al personal subalterno deberá a semejanza del personal superior, crearse la especialización G.E.. Se considera que podría estar el centro de gravedad en el actual escalafón RT u Operaciones pero no debe descartarse el Personal de Electrónica en general y de Armas por las implicancias que esta modalidad de guerra, tiene en el empleo de los Sistemas de Armas.

4.2.8. En el anexo Ø2 se adjunta la relación de Personal Superior con conocimientos de Guerra Electrónica que puede ser convocado, para profundizar las necesidades de organización, adiestramiento y doctrina de G.E. (Ref. 4.2.5.).

4.3. DOCTRINA.

4.3.1. Crear una comisión, cuyos integrantes tengan probados conocimientos en G.E. y/o hayan tenido experiencia en el tema durante el conflicto en el Atlántico Sur (Ej. OGECOPERVALES, Sección G.E. de I.M. que actúa en la IGTF, JESERCOMVALES, A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" etc.) , para encarar la confección de las publicaciones de procedimientos y doctrina, para lo cual se sugiere que el personal designado preferentemente tenga dedicación exclusiva durante el tiempo que se le imponga. Para la ejecución de tan importante tarea, debe primar la capacidad de los integrantes (Ref. 4.2.8.).





4.3.2. Análisis de la conveniencia de elaborar las publicaciones de G.E. de comunicaciones separada del resto de G.E. por sus diferentes características.

4.3.3. Revisión de la publicación R.O-203 PROCEDIMIENTOS DE LAS OPERACIONES DE GUERRA ELECTRONICA, cuyo contenido básico es de doctrina.

4.3.4. Revisión de la publicación R.O-3-030 MANUAL DE GUERRA ELECTRONICA libros 1,2 y 3 para actualizar y modificar los nuevos medios introducidos, los procedimientos y operación de equipos.

4.3.5. Analizar la publicación PC-31-03 DOCTRINA CONJUNTA DE GUERRA ELECTRONICA y establecer los contactos y coordinaciones necesarios, para llegar a acuerdos compatibles y efectivos para la ejecución de operaciones conjuntas de G.E.

4.3.6. Estudiar la publicación NWP-33 (Rev.F) ELECTRONIC WARFARE librada por la Armada de los EE.UU. como también de toda otra publicación extranjera, a fin de su aprovechamiento en lo que se considere procedente.

4.3.7. Revisión y actualización de los DICOM y completarlos con los ITT existentes producidos por el CONA.

4.3.8. Sobre la base de la inteligencia del material que adquiere el enemigo, se deben desarrollar manuales de operación y capacidades de esos equipos para enriquecer los procedimientos existentes y aprovechar el uso del ambiente electromagnético probable en beneficio propio. En este espíritu deberán en lo posible adquirirse equipos similares a los provistos al ENO a fin de investigar y hallar las contramedidas adecuadas, tarea que CITEFA está en capacidad de efectuar.

4.3.9. La falta de inteligencia previa necesaria que debe auxiliar a la interpretación del tráfico interceptado exige la importancia de encarar con premura el plan de colección de inteligencia electrónica con máxima precisión, integridad y celeridad, para todas las hipótesis de conflictos previstos; para ello deberán preverse la instalación de equipos aptos para dicha tarea, ya sea en puntos fijos, naves (públicas y privadas) aeronaves (públicas y privadas) y el personal componente.

SECRETO



Esta tarea debe ser iniciada inmediatamente ya que, los períodos de paz son los aptos para brindar al inicio del conflicto, la capacidad de golpear primero y con efectividad, impedir al enemigo esa posibilidad y permitir al comandante, capacidad de conocer con antelación los planes del oponente.

4.3.10. En el anexo Ø3 se agrega una sugerencia del proceso de información y acción electrónica.-



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE





SECRETO

ANEXO Ø1 AL INFORME DE ACCIONES RECOMENDADAS AL ANALISIS DE GE DEL CONFLICTO MALVINAS.

MODIFICACIONES QUE SE SUGIERE INTRODUCIR AL PROGRAMA DE GE DE LA ESCUELA DE OFICIALES DE LA ARMADA.

Unid. Tem. I: CONCEPTOS FUNDAMENTALES SOBRE PROPAGACION DE ONDAS ELECTROMAGNETICAS Y ACUSTICAS.

La onda electromagnética: Generación de una antena y su propagación en los distintos medios. Clasificación de las Ondas Electromagnéticas: Onda terrestre, Onda Espacial y Onda inonosférica. Modos de propagación: Canalización o ducto. Dispersión troposférica. Radio horizonte. Ondas de presión. Propagación en el mar. Efectos del medio sobre la propagación.

Extensión: 10 horas- clase.

FUNDAMENTOS PARA SU INCLUSION.

La Guerra Electrónica se realiza por el uso de ondas contra otras ondas. Es necesario conocer los fundamentos de la OEM (ondas electromagnéticas) con el objeto de comprender racionalmente el elemento físico con el cual se realiza la Guerra Electrónica, muchos Oficiales dudan sobre la efectividad de la GE porque desconocen, como se hace y con qué elementos se la hace realidad, Sería como pretender lograr un artillero que usara misiles, sin conocer lo que son y como se los puede usar en beneficio propio y en perjuicio del ENO.

No se pretende un técnico en propagación. En 10 horas no sería ello posible; se pretende lograr un conocimiento sobre el mecanismo de la propagación de la OEM y el mecanismo de propagación de las ondas de presión en el mar lo que le dará fundamento a toda aplicación de la Guerra Electrónica.

Unid. Tem. II:

Punto 3 agregar. El uso de microcomputadoras en la determinación de cartas de emisión electromagnéticas.

FUNDAMENTOS PARA SU INCLUSION.

El radiogoniómetro de las MEKO (Telegón V?) utiliza este procedimiento.

Punto 7 agregar. Modulación por impulso codificado (MIC). Sus ventajas. Codificación binaria directa de la voz. La importancia de la velocidad de transmisión de la información. Velocidad de transmisión en baudíos. Transmisión de datos (DATA LINK). Comparación entre la transmisión de voz codificada en binario y la transmisión de datos (DATA LINK). Errores. Criptografía directa de la información.

SECRETO



FUNDAMENTOS PARA SU INCLUSION

La transmisión de información mediante el uso de AM y FM ha quedado relegada prácticamente a las estaciones comerciales de radiodifución.

En aplicaciones militares, la velocidad de transmisión de la información está en relación directa con la permanencia de OEM en el medio lo que posibilita o debilita la acción de la localización y guiado de misiles por la emisión propia. Es necesario conocer estos nuevos medios que han adquirido un rápido desarrollo y aceptación por todos los países constituyendo en la actualidad, casi la única técnica de fabricación de equipos militares.

Punto 2 agregar. El salto de frecuencia (frecuency Hopping). Sintetizadores digitales de portadoras para salto. Análisis sobre los componentes, velocidad e interferencia de equipos militares que poseen salto de frecuencia. El uso de Hopping en distintas frecuencias.

FUNDAMENTOS PARA SU INCLUSION

Los equipos militares actuales se construyen con saltos de portadora en 100 valores distintos por segundo (TADIRAN, COLLINS, etc.).

Estas CCME de las comunicaciones tienden a imposibilitar o a reducir considerablemente la interferencia, el engaño y la localización de las emisiones EM de equipos de comunicaciones.

Horas a incluir en la Unid. Tem. II: 15 horas-clase.

Total del programa: 125 horas-clase.



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

17

SECRETO





ESCUELA DE OFICIALES DE LA ARMADA

Materia: GUERRA ELECTRONICA   Para: Curso de Aplicación para Oficiales Navales.

Propósito: Proporcionar los conocimientos técnicos y operativos necesarios para una correcta utilización de los sistemas de Guerra Electrónica, y facilidades asociadas.

Extensión total de la materia: 100 horas clase.

Programa Analitico

Unid. Tem. I: DEFINICIONES, CLASIFICACIONES Y CONCEPTOS.

Guerra Electrónica. Análisis de Aplicación. Clasificación de las Operaciones de Guerra Electrónica. Definiciones. Características de la Guerra Electrónica. Aptitudes de las Plataformas para la Guerra Electrónica. Conducción de la Guerra Electrónica. Operaciones o acciones contribuyentes y/o complementarias a la Guerra Electrónica. Guerra Electrónica de Comunicaciones.

Extensión: 4 horas clase

Unid. Tem. II: MEDIDAS DE APOYO ELECTRONICO

1. Búsqueda electrónica. Probabilidad de intercepción. Intercepción electrónica. Localización electrónica. Análisis de una emisión. Evasión electrónica.

2. Indicadores para interceptación. El osciloscopio. El sincronoscopio. El barrido elíptico. Figuras de Lissajous. El indicador radiogoniométrico. El indicador panorámico. El indicador de búsqueda. El indicador analizador de pulsos.

3. Receptores de interceptación. Tipos de receptores de interceptación. Características del receptor y sus efectos. Controles del receptor y sus efectos sobre la operación. Perfomance del receptor. Requerimientos de sensibilidad de un receptor MAE.

4. Receptores de banda ancha. Capacidades y limitaciones en sensibilidad y ruido. Receptor de banda ancha con amplificación de radio frecuencia. Receptor de banda ancha con canales múltiples para determinación de frecuencia. Receptor con indicador instantáneo de frecuencia. Receptor con indicador digital instantáneo de frecuencia.

5. Receptores superheterodinos. Capacidades y limitaciones. Causas de la baja probabilidad de detección. Receptores superheterodinos de canales múltiples.

SECRETO



6. Receptores por compresión de frecuencias. Ventajas. Principio de funcionamiento.

7. Parámetros para la identificación de señales. Frecuencia portadora. Tipo de modulación. Ancho de banda. Conformación de pulsos. Frecuencia de repetición de pulsos. Modulación de la señal en amplitud y frecuencia. Registros digitales para identificación de señales. Equipos de alarma automática.

Extensión: 20 horas clase

Unid. Tem. III: EQUIPOS DE CONTRAMEDIDAS ELECTRONICAS RADAR

1. Clasificación. Interferencia. Engaño. Medios de ejecución. Medios electrónicos y medios físicos. Oportunidad de empleo de las CMER.

2. Requerimientos de planificación. Determinación de la efectividad de las CME. Formas de producir las CME. Importancia del conocimiento de las posibilidades de uso de CME por parte del enemigo. Capacidades y limitaciones según que el uso se efectue desde unidades de superficie o aeronaves.

3. Métodos no electrónicos de CMERAD. Rejillas. Utilización de acuerdo a la situación táctica. Rejillas de confusión y rejillas de Decepción. Diferencias tácticas en la utilización de una y otra. Diferentes formas de lograr la Decepción. Decepción por Efecto Centroide. Engaño infrarrojo.

4. Formas de la transmisión de interferencia. Interferidores de precisión. Interferidores de barrido. Interferidores de barrera. Relaciones entre potencia del interferidor y ancho de banda. Alcance mínimo efectivo de interferencia.

5. Interferidor de onda contínua no modulada. Interferidor de onda contínua modulada en amplitud. Interferidor de onda contínua modulada en frecuencia. Interferidor de pulsos sincrónicos. Interferidor de pulsos asincrónicos. Interferencia por ruido. Ruido amplificado directamente (DINA).

6. Equipos de engaño. Ventajas y limitaciones tácticas respecto a los equipos interferidores. Dispositivos de engaño repetidores. Dispositivos de engaño transpondedores. CMERAD sobre radares de búsqueda. Engaño táctico.

7. Engaño sobre radares de tracking y guiado de misiles. Captura de la ventana de distancia. Distintas formas de lograr la captura de la ventana de distancia. Engaño angular. Repetidores de ganancia inversamente proporcional como engaño sobre radares de barrido cónico. Engaño sobre los controles automáticos de ganancia. Engaño angular sobre los radares de monopulso. Dificultades existentes para engaño angular sobre radares de monopulso. Algunas soluciones posibles para engaño angular sobre radares de monopulso. Transpondor con distinta polariza-

SECRETO





ción. Transpondor con modificación de fases.

Extensión: 30 horas clase

Unid. Tem. IV: CONTRA-CONTRAMEDIDAS ELECTRONICAS RADAR

1. Clasificación. Definiciones. Concepto de utilización. Discreción. Requerimiento de inteligencia previa. Adiestramiento de los operadores. Requerimientos de la contrainterferencia. Requerimientos del contraengaño.

2. Procedimiéntos de CCMERAD. Saturación del receptor. Control de ganancia. Ganancia de video; FI y RF. Control automático de ganancia. Control instantáneo do automático de ganancia (CIAG ó IAGC). Control rápido automático de ganancia (CRAG ó FAGC). Limitador Automático de Ruido (LAR ó ANL). Control Sensibilidad-Tiempo (CST ó STC). Régimen Constante de Falsa Alarma. Receptor logarítmico. Receptor Dicke-Fix. Control Atenuador de interferencia. Constante de tiempo rápida o Filtro Paca Altos. Amplificador logarítmico de Constante de tiempo rápida. Discriminación de ancho de pulso. Eliminador de retornos. Compresión de pulsos. Codificación de pulsos anti-retorno. Supresión de lóbulos laterales. Bloqueo de lóbulos laterales. Cancelación de lobulos laterales. Estrobo indicador de interferencia. Generador de Estrobo de Interferencia. Indicador de Blancos Móviles (MTI). Integración/correlación de video (VINT). Coincidencia de video. Correlación lóbulo con lóbulo. Bloqueo de Lóbulos Simples. Variación de FRP. Agilidad de Frecuencias. Diversidad de frecuencias. Control de banda pasante del receptor. Polarización. Control de imagen superpuesta.

Extensión: 26 horas clase.

Unid. Tem. V: CONTROL DE EMISIONES COMO CCME

Parametros tácticos para establecimiento de un plan CONEM. Análisis lógico en función de los medios y capacidades del oponente y misión de la Fuerza.

Extensión: 12 horas clase

Unid. Tem. VI: CONTRAMEDIDAS ACUSTICAS SUBMARINAS

1. Aplicación de las reglas de la Guerra Electrónica en la Guerra Antisubmarina. Consideraciones tácticas sobre el medio de propagación y ruido ambiente.

2. Jamming acústico. Generadores de ruido. Engaño acústico antitorpedo.

Extensión: 8 horas clase.

SECRETO



ANEXO Ø2 AL INFORME DE ACCIONES RECOMENDADAS AL ANALISIS DE G.E. DEL

CONFLICTO MALVINAS

RELACION DE PERSONAL CON CONOCIMIENTOS EN DOCTRINA, OPERACIONES Y TECNICAS DE G.E.:

	DOCTRINA	COMUNIC.	SENSORES	TECNICA
CNCBNACD PAYER GUILLERMO FEDERICO	X	X		
CNCBIMCD GONZALES ALBERTO CESAR	X	X		
CFCBNACD TEJO JOSE LUIS			X	X
CFCPIG HOLLE JUAN ATILIO			X	X
CFCBNACD FRASH CARLOS ALBERTO	X		X	
CFCBNACD CLERICI HUGO ERNESTO	X	X		
CFCBNACD RODRIGUEZ ALVAR CARLOS	X		X	
CFCBNACD CAIRO JUAN CARLOS	X	X	X	
CFCBIMCD VILARDO EUGENIO BAUTISTA	X	X		
CFCBNACD NADAL JOSE ALBERTO	X	X		
CCCBIMCD ROSCOE ROBERTO OSCAR	X	X		
CCCBNACD SKARE HECTOR ALFREDO	X		X	
CCCBAP CAPPA REYNALDO ANGEL		X		
CCCBNACD PEREZ ROCA JULIO HUGO	X		X	
CCCBNACD DABINI ALBERTO DANIEL			X	
CCCPIG AVILA HORACIO ALFREDO			X	X
CCCBEJIG TESTA LUIS CARLOS			X	X
CCCBNACD MAZZONI PABLO OSCAR				
CCCBNACD DELAMER GUILLERMO RAMON		X		
CCCBNACD PALAZZO ANGEL JULIO		X		
CCCBNACD TIERNO ALEJANDRO JOSE	X		X	
TNCBNACD CABRAL OSCAR DOMINGO		X		
TNCBNACD DELAFUENTE PEDRO LUIS		X		
TNCBNACD PIÑON ARIAS HERNAN		X		
TNCBNACD FIGUEROA MARIO HUGO			X	
TNCBNACD MEMBRANA JUAN JOSE			X	



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

SECRETO

~~ANEXO 3 AL INFORME~~ DE ACCIONES RECOMENDADAS REFERIDOS AL ANALISIS DE GUERRA ELECTRONICA DEL CONFLICTO MALVINAS.-

PROCESO INFORMACION Y ACCION ELECTRONICA SUGERIDO



ESTRATÉGICO

INTEL. ANTER.
INTEL NUO EQUIPO
ENO POT
ARCHIVO ESTRAT.
INFORME INTERCEP
ESCUELA GE
NECES. INTRUCC.
OGE JEMAY
NECESID. CME-CCME
LABORT GE
CURSOS EXT.
ADQUISIC

ESTRATÉGICO OPERACIONAL

INTEL ANTER
ENO PROBABLE
INFOR. INTERC.
ARCHIVO EST. OPERAC.
OGE COOP
NECES ADSTO
CENTRO GE

TÁCTICO

ARCHIVO ELECTRON.
ENO
INFOR RAID
EVALUACIÓN ELECTRON.
TRIVIAL NOBCC
HOSTIL
PASIVA CHAFF REFLECT. CUERDA
SELECC TACT. CME
ACTIVA FALSO BLANCO RUIDO ROB. COMPU.
APLICAR TÁCTICA
EVALUAR RESULTADO



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

71

SECRETO



ACLARACIONES AL PROCESO INFORMACION Y ACCION ELECTRONICA

1. MARCO ESTRATEGICO:

Responsabilidad: Oficial Guerra Electrónica del ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA (OGE - JEMAYOAR).

Proceso: De un enemigo potencial (ENO-POT) se obtiene inteligencia de nuevo equipo a través de la Jefatura de Inteligencia Naval o de un informe de interceptación ejecutado por estaciones de Guerra Electrónica propia. El Archivo Estratégico la evalúa y analiza en función de la inteligencia anterior disponible. El OGE determina las necesidades:

- de instrucción, a través de la Escuela de Guerra Electrónica o Cursos en el Exterior.

- de obtención de CME o CCME, a través del laboratorio de Guerra Electrónica o la adquisición de medios.

Vinculación: Con otras Fuerzas a través del OGE del Estado Mayor Conjunto.

2. MARCO ESTRATEGICO OPERACIONAL:

Responsabilidad: Oficial de Guerra Electrónica del Comando de Operaciones Navales (OGE - COOP).

Proceso: La información sobre nuevo equipo del enemigo probable (ENO - Probable) se obtiene del OGE - JEMAYOAR) o de la información de interceptación obtenida por estaciones de Guerra Electrónica designadas al efecto. El Archivo Estratégico Operacional la evalúa y analiza en función de la Inteligencia Anterior disponible y el OGE - COOP determina la necesidad de Adiestramiento en el Centro de Guerra Electrónica. La información de interceptación de nuevo equipo del ENO - PROBABLE se remite al archivo Estratégico vía OGE - JEMAYOAR.

Vinculación: Con el OGE - JEMAYOAR y los OGE de componentes.

3. MARCO TACTICO:

Responsabilidad: OGE de componente u OGE de Unidad Componente.

Proceso: El informe de raid en contacto con el ENO sufre un proceso de evaluación y análisis en función de los datos del Archivo Electrónico. Se determina la presencia de señal trivial (no acción) u hostil y se selecciona y aplica la táctica CME doctrinaria. Se evalúa los resultados obtenidos y de obtenerse nueva información se remite a los Archivos Estratégicos Operacional y Estratégico vía OGE - COOP de modo de realimentar el proceso.

Vinculación: Con el OGE - COOP.



ESTUDIO ORGANICA OPERATIVA

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 9/83 "S"
de fecha 6 de abril de 1983

SECRETO



COPIA Nº
PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS
DE ACCIONES DE COMBATE
BUENOS AIRES, 25 de marzo de 1983

ESTUDIO ORGANICA OPERATIVA

ARGUMENTO

Establecimiento de orgánica y modalidad de adiestramiento para asegurar la disponibilidad de Fuerzas de la Armada para intervención inmediata.

REFERENCIAS: DOCFUARA Arts. 120, 121 b., 206, 504 c.
Conclusiones "TRONADOR" (COOP y EMGA)
Conclusiones FASE II Conflicto Atlántico Sur (COAC)

1. PROBLEMA:

Establecer la orgánica más adecuada para las Fuerzas Operativas de la Armada, así como su modalidad de adiestramiento, a fin de asegurar la disponibilidad permanente de fuerzas para la intervención inmediata en caso de crisis y/o conflicto

2. ANALISIS:

a. Historia

La Armada Argentina ha mantenido por lo menos en las tres últimas décadas, un sistema de adiestramiento anual, el que ha sufrido pocas variantes en el caso de las unidades de superficie y submarinas. La Aviación Naval y la Infantería de Marina han adoptado diversas medidas para procurar que de alguna manera, parte de la experiencia adquirida en un Año Naval se transfiera al siguiente.

Este sistema de adiestramiento ha producido la rotación de una gran cantidad de personal por los Estados Mayores y unidades operativas impidiendo que la Armada contara con fuerzas listas a planificar y operar durante la mayor parte del año, por adiestramiento insuficiente.

En general puede expresarse que sólo a fines de cada Año Naval se ha contado con Fuerzas con un nivel de adiestramiento la mayoría de las veces sólo ACEPTABLE. Obviamente los pases generales de cada año han retrotraído el nivel de adiestramiento por debajo del MINIMO.

Cabe citar lo expresado por el señor COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES en su informe referente a la Operación "TRONADOR" (1979) en el aspecto "CAPACIDADES DE LAS FUERZAS NAVALES".

"1.1.3. Las Fuerzas Navales, por su sistema de adiestramiento anual no se encuentran normalmente en condiciones de Adiestramiento (ni aún al arribar al fin del año naval) que permita afrontar un conflicto real con un óptimo nivel de eficiencia".

"El concepto apunta concretamente a que el sistema de pases anuales conspira contra la obtención del 100% de las dotaciones veteranas para la mejor utilización de los medios".

SECRETO



Por otra parte, en las acciones recomendadas formuladas por una comisión designada por el señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA para analizar el informe citado anteriormente, se expresa:

"2.4.1. Cambiar la modalidad de operación de la FLOTA DE MAR sobre la base de dos GRUPOS OPERATIVOS que se alternen en el mar y en su apostadero natural Puerto Belgrano"

"Tal modalidad respondería a: mayor presencia de unidades de la Flota en el litoral marítimo y en los puertos de la costa sur, disminución de la carga simultánea en los Talleres y Servicios de la BNPB y posibilidad de mantener la mitad de los efectivos en permanente estado de adiestramiento, aún en los períodos de receso".

"Necesariamente para cumplir esta modalidad es indispensable que los pases sean BIANUALES alternados, es decir, solamente podrán ser trasladados aquéllos que perteneciendo a los Grupos cumplan el segundo año. (inclusive los Comandos)".

"Esta experiencia puede ser considerada de aplicar, también, en todos los ámbitos operativos por mitades, incluyendo al COIM y COAN".

"En consecuencia la DGPN sólo consideraría cada año, los traslados necesarios en la mitad de la Armada Operativa y en la totalidad de la Armada Administrativa, manteniendo siempre la mitad de las Fuerzas adiestradas y con sus dotaciones estables durante dos años como mínimo. Este último aspecto tiene mayor implicancia a nivel de Personal Superior".

"La razón de considerar esta política de pases tiene una fundamentación operativa, que es la de no desmantelar anualmente las dotaciones de las unidades (mayormente en el Personal Superior , bajando en los meses de licencia anual, coincidente con los traslados generales, a bajos y "peligrosísimos" niveles de "preparación para la guerra".

"Asimismo es menester insistir sobre el tema de los Comandos de dos años, como mínimo, en los Grupos Operativos, siendo que por un problema de ascensos y personas no puede seguir lesionándose la eficiencia operativa con sus consecuencias en el combate".

"Con las experiencias de la Operación "TRONADOR", que nos permitió analizar críticamente el funcionamiento de la ARMADA y con el fin de mejorar su rendimiento, se debe aprovechar la oportunidad de rever las políticas de personal, aunque la fecha de aplicación de tal nueva política no sea inmediata; asimismo en el aspecto Comando considerar , en una primera etapa, únicamente de dos años los Comandos de las unidades operativas más importantes (Navales: Portaaviones, Crucero, Destructores, Submarinos y Corbetas; en Aviación Naval e Infantería de Marina utilizar un concepto similar)".

Finalmente en el ámbito de la Comisión de Análisis de Acciones de Combate, debe consignarse que de un total de 65 conclusiones relacionadas con las Fuerzas Navales para la FASE II (Recuperación Malvinas), 15 de ellas indican deficiencias atribuibles claramente a la falta de adiestramiento.





b. Vínculos y Límites.

1) Vínculos

a) Carrera tipo del Personal Superior y Subalterno.
b) Escalafonamiento del Personal Superior y Subalterno.
c) Planes de formación y Capacitación del Personal Superior y Subalterno.
d) Adiestramiento de las Planas Mayores y Dotaciones de Fuerzas Operativas.
e) Apoyo Logístico a las Fuerzas Operativas (Fijo y Móvil).
f) Orgánica de la Armada.
g) Ley para el Personal Militar y su Reglamentación para la Armada.

2) Límites.

a) El presente estudio se centrará en el adiestramiento de los medios navales (Superficie ySubmarinos), mencionando sólo los aspectos de Aviación Naval e Infantería de Marina que estén directamente relacionados.

c. Suposiciones.

1) Se mantendrá el plan de incorporaciones y desafectaciones en ejecución.
2) No habrá agregados de trascendencia a dicho plan.
3) Se mantendrán restricciones presupuestarias significativas por lo menos en el próximo quinquenio.
4) Pese a lo expresado en 3) se dispondrá de la munición, combustible y servicios de mantenimiento adecuados.

d. Preguntas implícitas

1) Cuál debe ser la organización de las Fuerzas Navales (Superficie y Submarinas) para facilitar la disponibilidad inmediata de por lo menos una parte de ellas?.

2) Cuál debe ser el régimen de pases de y a las Fuerzas Operativas (incluidos los Estados Mayores)?.

3) Cómo debe implementarse y supervisarse el Adiestramiento de las Fuerzas Operativas?.

3. SITUACION

a. Factores que influyen en la solución.

1) Factores relativos al Adiestramiento.

a) Bajo nivel de adiestramiento de las Fuerzas Operativas durante la mayor parte del año.
b) Bajo nivel de adiestramiento de las Fuerzas Navales evidenciado en la Operación "TRONADOR".
c) Bajo nivel de adiestramiento de las Fuerzas Navales evidenciado en el conflicto Atlántico Sur - Fase II - Recuperación MALVINAS.
d) Mayores exigencias de adiestramiento derivadas de la complejidad de los medios modernos en proceso de incorporación.
e) Fallas y averías atribuibles a deficiencias de adiestramiento que al provocar la no disponibilidad de la unidad o de un sistema determinado realimentan negativamente el adiestramiento.

SECRETO



f) Limitadas instalaciones de adiestramiento en tierra.
g) Escasa aptitud, por falta de medios y orgánica adecuada para supervisar el adiestramiento de las Fuerzas Operativas.
h) Mantenimiento por parte de la Armada de un ciclo de adiestramiento anual, que si bien no permite alcanzar niveles elevados y retrotrae los mismos a un mínimo todos los años, posibilita "iniciar" a una gran cantidad de personal militar (formación de eventuales reservas).
i) Existencia de regímenes de permanencia prolongada de Comandos y dotaciones en las unidades en marinas extranjeras de significativa experiencia bélica (EE.UU. y GRAN BRETAÑA) (en GRAN BRETAÑA, ya en la década de 1920 los Comandos tenían dos años de duración, en unidades de complejidad tecnológica equivalente a nuestros "MORENO" y "RIVADAVIA")
j) Existencia de organismos encargados de supervisar el adiestramiento de las unidades operativas en marinas extranjeras por lo menos en EE.UU. y GRAN BRETAÑA .

2) Factores relativos a la Conducción y Planeamiento.

a) Existencia de varios Estados Mayores con bajo nivel de cubrimiento y reducida veteranía en función del sistema de pases anual que también los afecta.

3) Factores relativos a la Estrategia.

a) Necesidad de disponer fuerzas de intervención inmediata en función de:

(1) Exigencias doctrinarias (DOCFUARA)
(2) Velocidad de desarrollo de una crisis en el mundo moderno.
(3) Existencia de situaciones de conflicto con GRAN BRETAÑA y con CHILE o con ambos.

b) Condicionamientos políticos y económicos que hacen difícil recibir el apoyo efectivo de eventuales aliados al plantearse una crisis o conflicto.

4) Factores relativos al Personal.

a) Exigencias de la Carrera Tipo del Personal Militar (en particular Personal Superior).
b) Opiniones vertidas en informes del Secretario de Marina de los EE.UU. y del Ministerio de Defensa Británico con relación al conflicto Atlántico Sur, haciendo resaltar las ventajas de contar con FF.AA. con personal estable, profesional y bien adiestrado.

5) Factores relativos a la logística.

a) Necesidad de adiestramiento para el mantenimiento de los sistemas modernos.
b) Costo significativo de reposición o reparación del material averiado.
c) Demora clásica entre la decisión de construir o adquirir un medio naval (de superficie o submarino) y su puesta en servicio "listo a operar".

 SECRETO



d) Restricciones políticas que hacen difícil la adquisición o reposición de material bélico de cualquier tipo una vez iniciada una crisis o conflicto.

b. Conclusiones relativas a su influencia.

1) El ciclo de adiestramiento actual no permite disponer de fuerzas permanentemente alistadas por falta de adecuado nivel de adiestramiento.

(3.a.1.) a),b),c),d) y h)).

2) Las situaciones de conflicto existentes y su evolución difícil de prever, así como la escasa posibilidad de recibir apoyo de eventuales aliados exigen disponer de fuerzas propias listas para su intervención inmediata.

(3.a.3) a) y b)).

3) Dadas las demoras de obtención y las posibles dificultades políticas, no resulta reditivo contar con una masa significativa de personal con bajo adiestramiento como "reserva" para operar medios que se adquirirían en caso de emergencia.
(No obstante, debe preverse por tipo de unidad un grupo de personal (Superior y Subalterno) con el concepto de la "Dotación Complementaria" de los Submarinos que estaría destinado a cubrir vacantes eventuales por bajas, retiros, enfermedades, fallecimientos, etc.)

(3.a.1.) h); 3.a.5.) c) y d)).

4) Las actuales exigencias del adiestramiento en la operación y mantenimiento de medios modernos, los elevados costos de reposición y/o reparación del material averiado y la realimentación negativa sobre el adiestramiento resultante de la no disponibilidad de las unidades/ sistemas averiados, obliga a optimizar las capacidades de adiestramiento en tierra así como la supervisión del adiestramiento de las unidades.

(3.a.1.) e), f), g), j); 3.a.5.) a) y b)).

c. Factores determinantes.

1) Sistema de Adiestramiento actual inadecuado.

(3.a.1. a), b), c), d), e), f) y g).

2) Necesidad de disponer fuerzas propias listas para su intervención inmediata.

(3.a.3.) a) y b).

4. SOLUCION

a. Enunciado y Análisis de posibles soluciones.

1) Solución 1.

a) Establecer un régimen de permanencia de Comandos, Estados Mayores, Planas Mayores y Dotaciones de las unidades navales cuya duración sea como mínimo de dos (2) años efectuando sólo los traslados emergentes de retiros, bajas, enfermedades o fallecimientos.



b) Dividir las unidades operativas en dos (2) grupos (si el ciclo de adiestramiento / permanencia es de dos (2) años) o en tres (3) grupos (si el ciclo a adoptar es de tres (3) años).

c) Mantener la organización administrativa actual.

d) Mantener la capacidad de adiestramiento en tierra en un nivel similar al actual.

e) Mantener el régimen de supervisión del adiestramiento actualmente en vigor.

2) Solución 2.

a) Idem a) solución 1.

b) Dividir las unidades disponibles según se detalla en c).

c) Adoptar una organización permanente que en líneas generales responda a lo siguiente:

(1) Un grupo de unidades en alistamiento y adiestramiento.
(2) Uno o más grupos de unidades adiestradas, constituyendo grupos de tarea, con capacidad de ejecución de las siguientes acciones, con mínimo preaviso:

(a) Operaciones Anfibias.
(b) Operaciones Antisuperficie.
(c) Defensa contra aeronaves.
(d) Operaciones Antisubmarinas.

d) Prever para la intervención inmediata el correspondiente Grupo Aeronaval en función de 4.a.2)c)(2) precedente.

e) Prever para la intervención inmediata (ver 4.a.2.)c)(2)) una unidad de I.M. de elevado adiestramiento, integrada fundamentalmente por personal voluntario, del orden de un BATALLON DE DESEMBARCO.

f) Reducir el número de Estados Mayores y procurar el adecuado cubrimiento en cantidad y calidad de los existentes.

g) Elevar al máximo compatible con los recursos disponibles la capacidad de adiestramiento en tierra.

h) Establecer un organismo de Supervisión del adiestramiento cuya Tareas fundamentales serían:

(1) Centralizar y coordinar el accionar de las Escuelas y Centros de Adiestramiento vinculados con el quehacer operativo.

(2) Programar las actividades de alistamiento y adiestramiento de las unidades cuya dotación haya sido relevada o salgan de un período de inactividad.

(3) Supervisar y evaluar el nivel de las unidades indicadas en (2) para autorizar su transferencia a los Grupos de Tarea.

(4) Evaluar periódicamente el nivel de las unidades asignadas a los Grupos de Tarea.

///...7





b. Comparación de Posibles Soluciones.

1) Comparación en función de Aptitud, Factibilidad y Aceptabilidad.

a) Aptitud

De la comparación de ambas soluciones surge la Solución 2 como más apta, por cuanto su aplicación nos resuelve el problema en forma integral.

b) Factibilidad.

La solución 1, es más fácil de implementar, porque implica menos cambios con respecto a la situación actual.

La solución 2, más ambiciosa puede ser más dificil de llevar a la práctica.

En consecuencia, se aprecia la solución 1, como más factible

c) Aceptabilidad.

La solución 1, es más aceptable en cuento al costo porque requiere alteraciones mínimas con respecto a la modalidad presente.

La solución 2, requiere alteraciones en la orgánica y un equipamiento de envergadura para el adiestramiento en tierra.

Se aprecia la solución 1 como más aceptable en cuanto al costo.

d) Resumen.

	Solución 1	Solución 2
Aptitud	Si (-)	Si (+)
Factibilidad	Si (+)	Si (-)
Aceptabilidad	Si (+)	Si (-)

2) Comparación en función de los Factores determinantes.

a) Factor determinante Nº 1

"Sistema de adiestramiento actual inadecuado"

Se aprecia que la solución 2, más completa, responde mejor al Factor Determinante Nº 1, ya que pone mayor énfasis en la corrección de las deficiencias existentes.

b) Factor Determinante Nº 2.

"Necesidad de imponer fuérzas propias listas para su intervención inmediata".

Se aprecia aquí también que la solución 2, asegura mejor la disponibilidad de fuerzas, con un nivel de alistamiento presumiblemente superior.



c) Resumen

	Solución 1	Solución 2
FD 1	Si (-)	Si
FD 2	Si (-)	Si

3 Comparación en función de las conclusiones.

a) Conclusión Nº 1

"Ciclo de adiestramiento actual inadecuado". Resumen)

Se aprecia que ambas soluciones son equivalentes ya que ambas tienden a corregir las discontinuidades de los ciclos de adiestramiento actuales.

b) Conclusión Nº 2.

"Necesidad de disponer fuerzas propias listas para su intervención inmediata" (Resumen).

De la misma manera que frente al FD Nº 2, se aprecia que la solución Nº 2 aventaja a la solución Nº 1 en este aspecto.

c) Conclusión Nº 3.

"No necesidad de una masa con bajo adiestramiento (Reserva)". (Resumen).

Se aprecia que ambas soluciones son equivalentes ya que ninguna de las soluciones propicia una capacitación mínima masiva.

d) Conclusión Nº 4.

"Necesidad de optimizar las capacidades de adiestramiento en tierra y la supervisión del adiestramiento en general" (Resumen).

Se aprecia que la Solución Nº 2 sí responde a esta conclusión, mientras que por el contrario la Nº 1 no lo hace, ya que no contiene previsiones para intensificar el adiestramiento en tierra ni para modificar la modalidad de la supervisión del adiestramiento.

e) Resumen

	Solución 1	Solución 2
Conc. Nº 1	Si	Si
Conc. Nº 2	Si (-)	Si
Conc. Nº 3	Si	Si
Conc. Nº 4	No	Si

 SECRETO




c. Selección de la mejor solución.

En virtud del análisis efectuado en el punto b. precedente se adopta la solución Nº 2 como la mejor solución, en función de:

1) Mayor Aptitud.

2) Ventajas sobre la Solución Nº 1 en la comparación con los Fáctores Determinantes.

3) Ventajas sobre la Solución Nº 1 en la comparación con las conclusiones.

5. ACCION RECOMENDADA.

a. Establecer un régimen de permanencia de Comandos, Estados Mayores, Planas Mayores y Dotaciones de las Unidades navales de dos (2) años como mínimo. En dicho lapso sólo se deberán efectuar los traslados emergentes de retiro, bajas, enfermedades o fallecimientos.

b. Adoptar una organización permanente que comprenda básicamente:

1) Un grupo de unidades en alistamiento y adiestramiento.

2) Uno o más Grupos de Tarea, integrados por las unidades ya adiestradas, con capacidad de ejecución de las siguientes acciones, con mínimo preaviso:

a) Operaciones Anfibias.
b) Operaciones Antisuperficie.
c) Defensa contra aeronaves.
d) Operaciones A/S.

Al respecto, cabe considerar dos alternativas, a saber:

- Un único Grupo de Tarea apto para todas las operaciones indicadas precedentemente.

- Varios Grupos de Tarea especializados en parte de las operaciones indicadas precedentemente, los que se agruparán en función de las necesidades.

c. Establecer, para la intervención inmediata, un Grupo Aeronaval acorde con las tareas indicadas en 5.b.2).

d. Establecer, para la intervención inmediata (ver 5.b.2)a) una unidad de I.M. de elevado adiestramiento, integrada fundamentalmente por personal voluntario, del orden de un BATALLON DE DESEMBARCO.

e. Reducir el número de Estados Mayores y procurar el adecuado cubrimiento en cantidad y calidad.

f. Elevar al máximo compatible con los recursos disponibles la capacidad de adiestramiento en tierra.

g. Establecer un Organismo de Supervisión del Adiestramiento cuyas tareas fundamentales serán:

1) Centralizar y coordinar el accionar de las Escuelas y Centros de Adiestramiento vinculados con el quehacer operativo.

2) Programar las actividades de alistamiento y adiestramiento de las unidades cuya dotación haya sido relevada o salgan de un período de inactividad.

///...10

 SECRETO



3) Supervisar y evaluar el nivel de las unidades indicadas en 2) para autorizar su transferencia a los Grupos de Tarea.

4) Evaluar periódicamente el nivel de adiestramiento de las unidades asignadas a los Grupos de Tarea.

h. Establecer un Comando de Adiestramiento, cuya jurisdicción será básicamente:

1) El Grupo de unidades en alistamiento y adiestramiento (item 5.b.1).

2) Los organismos y dependencias relacionados con la Instrucción y Adiestramiento operativo (item 5.g.).



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE



ADIESTRAMIENTO EN ARMAS

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 15/83 "S"
de fecha 19 de abril de 1983

SECRETO





COPIA Nº 00
PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS
DE ACCIONES DE COMBATE
BUENOS AIRES, 7 de abril de 1983

ADIESTRAMIENTO EN ARMAS

1. REFERENCIAS

1.1 "ESTUDIO ORGANICA OPERATIVA" (PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE - 25 de Marzo de 1983).-

2. HISTORIA DEL PROBLEMA

En las últimas tres décadas (aproximadamente) el adiestramiento de la FLOTA DE MAR consistió básicamente en el siguiente procedimiento (que año a año se repetía sistemáticamente):

a) Cumplidas las Licencias Anuales (del 28 de Diciembre al 27 de Enero y del 28 de Enero al 27 de Febrero, aproximadamente) y efectivizados los Traslados Generales (en la primera quincena del mes de marzo) se iniciaba el Año Naval.-

b) Ya en la segunda quincena del mes de marzo la FLOTA DE MAR zarpaba a cumplir su primera etapa, que solía ya incluir ejercitaciones de armas (por lo general, primer preliminar naval diurno y primer preliminar antiaéreo).

c) El personal nuevo en cada unidad zarpaba sin haber realizado curso alguno en los Centros en tierra, en lo que respecta al desempeño de sus funciones.-

d) En términos generales el porcentaje de traslados siempre fué elevado en lo que respecta a Personal Superior (aproximadamente entre un 50 y un 80 por ciento) y algo menor en cuanto a Personal Subalterno (entre un 20 y un 30 por ciento aproximadamente), lo mencionado en b) y c) incidía negativamente, pues era sensible el número de fallas y averías que se producían por desconocimiento del personal.-

e) Lo señalado precedentemente se fué agravando cuando los Conscriptos comenzaron a ser incorporados (y dados de baja) cada dos meses.-

f) Resumiendo: el adiestramiento básico se llevaba a cabo en el mar, en lugar de hacerse en tierra, desaprovechando los Centros de Instrucción y Adiestramiento y mal utilizando los de por sí costosos períodos de navegación.-

g) Lo anterior motivaba con cierta frecuencia la no aprobación de las ejercitaciones de armas, por lo cual las mismas debían ser repetidas en las siguientes etapas de navegación.-

...//// 2.-

SECRETO



h) Asimismo y por razones de economía (falta de munición) las ejercitaciones de armas fueron reducidas en cuanto a la asignación de munición.-
Inicialmente se efectuaban los siguientes tiros navales: Primer Preliminar (4 salvas); Segundo Preliminar (6 salvas); previo de Combate (12 salvas) y Combate (16 salvas). (Total: 38 salvas).-
Posteriormente pasaron a realizarse los siguientes tiros navales en reemplazo de los anteriores: Primer Preliminar (4 salvas); Segundo Preliminar (10 salvas) y Combate (12 salvas). (Total 26 salvas).-
Es decir que se produjo una reducción de munición superior al 30 por ciento, disminución que luego se agravó al reducirse también el número de cañones que disparaban en cada salva.-

i) Cabe acotar también la forma irreal en que se llevaban a cabo los ejercicios de tiro (inicialmente en GOLFO NUEVO, posteriormente en GOLFO SAN JOSE los terrestres y en EL RINCON los Navales), pues el blanco, telón a remolque, siempre navegaba con rumbo aproximadamente SUR y a 7/8 nudos de velocidad (en EL RINCON).-

j) Algo similar ocurría en los tiros antiaéreos, pues el blanco consistía en una manga remolcada cuyos rumbos y velocidades siempre eran conocidos (circuito hipódromo o normal al buque).-

k) Lo mencionado en i) y j) se trató de enmendar con la utilización de blancos más modernos (DRONE Naval y Aéreo), con resultado casi nulo en el primer caso y pobre en el segundo (falta de repuestos y problemas económicos en general).-

l) Lo citado precedentemente requería además buenas condiciones meteorológicas (de día, con buena visibilidad, con poco mar y viento) pues de lo contrario no se llevaban a cabo.-

m) Mediante este procedimiento y a lo largo del año las unidades iban cumpliendo los diversos ejercicios de tiro (navales, aéreos y terrestres) para llegar a la última etapa de mar (fines de Octubre o comienzos de Noviembre) con un nivel de adiestramiento en armas aceptable (aquellas unidades que hubieran podido realizar y aprobar su tiro de combate, en base a la aprobación de los tiros anteriores y a la asignación de munición para ese año), independientemente de las irreales condiciones en que se efectuaban las ejercitaciones.-

n) De esta manera se llegaba al fin del Año Naval, donde se volvía a repetir el ciclo relatado precedentemente: Licencia Anual en Enero y Febrero; Traslados Generales en la primera quincena del mes de Marzo; inmediatamente después comienzo del nuevo Año Naval; zarpada de la FLOTA DE MAR (en la segunda quincena del mes de Marzo) para la primera etapa del año y nuevamente comenzar desde cero el adiestramiento en armas.-





o) A lo señalado precedentemente cabría agregar la necesidad de contar con una adecuada coordinación del adiestramiento de la FLOTA DE MAR con el gradual adiestramiento paralelo de los otros Componentes y/o Comandos , que hacen al Adiestramiento en Armas de la FLOTA DE MAR, como por ejemplo:

o.1) El de submarinos, que aseguren posteriormente su eficaz utilización en las ejercitaciones antisubmarinas de la FLOTA DE MAR.-

o.2) El de aeronaves y helicópteros antisubmarinos, con idéntico propósito al señalado en 0.1).-

o.3) El de aeronaves de ataque que faciliten un aceptable adiestramiento antiaéreo.-

o.4) El de unidades de Infantería de Marina, que aseguren a posteriori su adecuado uso en ejercitaciones de Fuego Naval de Apoyo, Operaciones Anfibias; etc.-

Como aseveración de lo expuesto, de los informes elevados por las Unidades intervinientes en el conflicto de MALVINAS, podemos resumir lo siguiente:

2.1 Informe del Destructor A.R.A. "HERCULES".

"Puede decirse que el comportamiento del material ha sido altamente satisfactorio excepto "Sistemas de Armas".

No se puede certificar que los misiles SEA-DART hubieran funcionado, pues tenían parte de su pirotecnia vencida y además no se habían realizado nunca lanzamientos efectivos desde la recepción del buque.

Es necesario además prever lanzamientos efectivos de misiles.

EVALUACION DEL ADIESTRAMIENTO: Al analizar este tema debemos considerar que se presenta como principal y gravísimo problema de fondo, el hecho que la organización del Adiestramiento en la ARMADA se mostró totalmente inadecuada.

Al iniciarse las operaciones bélicas fué necesario convocar personal de otros destinos que se habían desempeñado con anterioridad en esta Unidad y de quienes se sabía dominaban algunos de los aspectos que hacían a la técnica u operación de los equipos del buque. Fué imprescindible iniciar además un apretado plan de adiestramiento en operaciones en el mar, a fin de poder estar en condiciones de combatir.

Esto significa que en situación de armamento normal el buque, aún al ser tripulado con personal que había finalizado el Año Naval, no se encontraba en condiciones de combatir, pues pese a haber embarcado gente con experiencia previa, la dotación no tenía el conocimiento ni el nivel operativo necesario para realizar cierto tipo de operaciones y para emplear algunas de las armas del buque, que sin ninguna duda configuraban situaciones posibles al enfrentar a los británicos.

SECRETO



Como problemas que hacen al adiestramiento, se pueden indicar:

a) La previsión de completar las Planillas de Armamento en los momentos previos a un conflicto con personal de otros destinos, no es apta para satisfacer los requerimientos del servicio en unidades modernas.

La necesidad de un elevado grado de instrucción y de adiestramiento, tanto individual como de conjunto, convierten en inepta cualquier solución del tipo de las indicadas, lográndose solamente la ilusión numérica de poseer dotaciones completas.

b) No se dispone del apoyo necesario en tierra, ya sea a través de cursos o de adiestradores, obligando a que el adiestramiento sea efectuado a bordo, habiendo equipos que ni aún a bordo permiten simulaciones o falsos blancos, como el caso del sonar que requiere el empleo efectivo de submarinos.

c) No existe un sistema apto de evaluación del adiestramiento del personal, de los equipos y de las unidades.

Las verificaciones que por momentos ~~se~~ efectúan no responden a criterios objetivos.

d) La calidad y cantidad de ejercitaciones de armas son insuficientes, a la vez que no existen métodos aptos para verificar y evaluar los modernos sistemas integrados de armas.

e) Lo especialmente notable es la falta de adiestramiento en armas Submarinas.

f) El buque se aprestó para el combate sin tener certeza del funcionamiento del sistema GWS 30, pues desde su recepción en el año 1976, no se ha efectuado ningún lanzamiento.

SUGERENCIAS: Los problemas de personal que se reflejan en el alistamiento de las unidades como incapacidad para combatir, a consecuencia del bajo grado de adiestramiento, no pueden ser solucionados con cambios o correcciones menores o de simple distribución del tiempo.

No obstante pueden indicarse como medidas necesarias para colaborar en un mejoramiento del nivel de adiestramiento:

a) Efectuar mayor cantidad de ejercitaciones tanto de superficie como antisubmarinas y antiaéreas, realizándolas siempre con un adecuado Plan CONEM, que restrinja las emisiones radioeléctricas en forma tal que la situación táctica creada sea similar a la que previsiblemente se encontraría en un conflicto real.

b) Aumentar el adiestramiento en armas, (incluyendo armas submarinas), siendo quizá conveniente efectuar repetidos ejercicios de corta duración.





SECRETO

c) Es imprescindible completar el equipamiento que se juzgue necesario para efectuar y verificar lanzamiento de misiles, no es admisible ir al combate sin haber jamás lanzado un misil".

2.2 Informe del Destructor A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD".

"ADIESTRAMIENTO: En nuestra orgánica actual se identifican una serie de deficiencias.

Esto se debe a que:

a) Los relevos de grandes porcentajes de personal y Plana Mayor en forma simultánea al fin de cada año desarticulan los equipos operativos de a bordo y obligan a iniciar anualmente el adiestramiento desde niveles muy bajos.

b) No existe un programa de lanzamiento de misiles que permita el adiestramiento en este aspecto, ni existen los blancos y elementos de verificación de los lanzamientos, que posibiliten la concreción de dicho programa.

c) No se dispone de blancos modernos que posibiliten o siquiera hagan plenamente rentables las ejercitaciones de tiro con cañones. (el telón remolcado y la manga carecen de sentido frente a las posibilidades de la artillería actual).

d) La disponibilidad de munición para ejercicios es escasa por razones presupuestarias.

e) No se ha encarado un estudio técnico profundo del que puedan derivarse tácticas y procedimientos de evasión antimisil, lo que da por resultado que en este rubro el adiestramiento sea pobre o nulo.

SUGERENCIAS: Los problemas de adiestramiento se minimizarían tomando las siguientes medidas:

1. Aumentar la veteranía de las dotaciones en las unidades hasta un mínimo de 3 años para oficiales y 5 para personal subalterno.

2. Efectuar los traslados de manera que no sean simultáneos en todas las unidades, y no superen por unidad el 10% de su dotación. (Romper el esquema de los traslados generales a fin de año).

3. Adecuar los egresos de escuelas y centros para poder cumplir lo indicado en 2.

4. Organizar en forma concienzuda el adiestramiento en armas y operaciones adquiriendo los medios necesarios y asignando al adiestramiento los cupos de munición necesarios, como para que la posesión de armas y buques modernos tenga sentido práctico, y no de inventario".



2.3 Informe del Destructor A.R.A. "PY".

"EVALUACION DEL ADIESTRAMIENTO: A la luz de lo visto ya hace tiempo, no sólo en el corriente año, todo parece indicar que estamos impedidos de efectuar operaciones reales durante la primera mitad del Año Naval. Evidentemente hay un sinnúmero de factores que configuran tal circunstancia que sería dificultoso analizar en este informe tales como razones de los traslados, distribución del tiempo, distintas actividades en que la ARMADA se halla comprometida, medios disponibles, etc.

Pero se entiende que mucho se mejoraría la situación operativa de las Unidades al comenzar el Año Naval si pudiese implementarse un sistema tal que permitiese extraer de cada miembro de las tripulaciones un rendimiento acorde a la capacitación alcanzada en todas y cada una de las actividades que desarrolló desde que ingresó a la ARMADA. Se considera que actualmente el tripulante no llega con el bagaje de conocimientos adquiridos disponibles y particularmente se señala como deficiencia el hecho de que no le exigimos que así sea.

Otro aspecto a tener en cuenta en el tema que nos ocupa es la calidad de la instrucción/adiestramiento recibida en los centros en tierra. Debemos revitalizarlos en todos sus aspectos; dotarlos del personal necesario en cantidad y calidad, proveerlos de material apto y compatible con las necesidades que la tecnología de las nuevas unidades impone. Una vez logrado ello con prioridad excluyente, se debe disponer el máximo aprovechamiento en base a concurrencia y utilización masiva por parte de las tripulaciones.

Esta última consideración nos llevará a determinar cuáles deben ser las actividades de las dotaciones en puerto y analizar particularmente la solución de compromiso, mantenimiento preventivo/correctivo versus instrucción y adiestramiento.

Independientemente de lo expuesto, deberá analizarse la posibilidad de realizar ejercitaciones en el mar utilizando munición y medios de combate, ya que ello nos permitirá obtener los siguientes beneficios:

Prueba efectiva de los sistemas de armas, familiarización del personal con situaciones de operación similares a las reales y, lo que se considera totalmente imprescindible, confianza del personal en sus sistemas de armas".

2.4 Informe del Destructor A.R.A. "SEGUI"

"ADIESTRAMIENTO: La falta de una adecuada práctica en el uso efectivo de las armas en el mar, no permite evaluar con suficiente objetividad el nivel de adiestramiento de las respectivas dotaciones de combate.

SUGERENCIAS: Intensificar el adiestramiento con uso efectivo de las armas, tratando de alcanzar el nivel deseable en el menor tiempo posible".





2.5 Informe del Destructor A.R.A. "BOUCHARD".

"ADIESTRAMIENTO: El mayor déficit de conocimientos se debió al hecho de no haberse realizado los cursos habituales en los centros de adiestramiento en tierra, dado que las pruebas de mar, la primera etapa de actividades y el operativo MALVINAS ocurrió en un período del año en que habitualmente se realizan estos cursos".

2.6 Informe de la DIVISION CORBETAS.

"EVALUACION DEL ADIESTRAMIENTO: El adiestramiento inicial con que se emprendió la campaña fué pobre, debiéndose resaltar que solo se contaba con tres días de mar, ninguna ejercitación efectiva de armas y considerable porcentaje de renovación de las dotaciones. Esto se vió agravado por la inexistencia de cursos específicos para la mayoría de los sistemas de a bordo y la imposibilidad de concretar los existentes antes de la zarpada.

Influyó también el conocimiento parcial que se tiene sobre algunas capacidades de los sistemas del buque. Además del ya mencionado acerca del interferidor y el chaff, puedo citar como ejemplo la ausencia de experiencia previa para el empleo del Sistema Cañón 100 mm. en tiro directo sobre objetivos terrestres.

El nivel de adiestramiento se incrementó rápidamente debido al poderoso incentivo que significó la importancia de la operación, la necesidad de tener que hacer uso efectivo de los sistemas y la dedicación total a la intensificación del adiestramiento realmente necesario para el combate.

Cabría acotar que, a la luz de esta experiencia y de los resultados obtenidos, podría afirmarse que los métodos que habitualmente utiliza la Flota para su adiestramiento en el mar, parten de ejercitaciones básicas muy simples y se incrementan en forma excesivamente paulatina a lo largo del año. Ello parecería deberse a una apreciación errónea de la real capacidad de las unidades a pesar de la renovación anual del personal.

SUGERENCIAS:

a) Iniciar el adiestramiento anual de la Flota con ejercitaciones más avanzadas que en la actualidad, manteniendo un corto período inicial para el adiestramiento individual de la unidad.

   El mismo debe incluir Temas Tácticos en condiciones de ejercicio parecidos a la realidad, adecuados a las posibles hipótesis de guerra y a las reales capacidades de los medios con que se cuenta, evitando simulaciones o desempeño de funciones para las que los buques no han sido diseñados.



b) Incrementar sustancialmente el uso efectivo de las armas, en condiciones de ejercicio parecidas a la realidad.

c) Implementar un sistema que asegure que cada hombre al ser trasladado a una nueva unidad reciba adecuada instrucción sobre el material y sistemas que deberá mantener y operar. Esto deberá incluir a los Comandantes y Planas Mayores. Ello evitará una degradación innecesaria del material y permitirá contar con un mayor nivel inicial de adiestramiento.

d) A efectos de mantener en forma permanente un razonable nivel de adiestramiento, debería considerarse la posibilidad de disminuir el porcentaje de renovación anual de Planas Mayores y Dotaciones".

2.7 Informe del COMANDANTE DE LA AGRUPACION NAVAL MALVINAS.

"CONCLUSIONES FINALES Y ACCIONES RECOMENDADAS

1. Cambiar la peligrosa tendencia de considerar a nuestra ARMADA como una "Marina de Adiestramiento", por la conciencia clara de que debemos lograr un modelo de Marina en "Alistamiento y Adoctrinamiento permanente para la guerra" lo que implica invertir la actual relación administrativa - operacional, por otra de mayor rentabilidad y cambiar la actual mentalidad defensiva por otra agresivamente ofensiva, para el cumplimiento eficaz de nuestra misión como Componente del poder Militar de la Nación.

2. Es fundamental ejercitarse y ejecutar operaciones nocturnas y/o en condiciones meteorológicas adversas, hasta en sus más mínimos detalles.

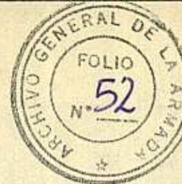
3. Cambiar el régimen de actividades de la ARMADA operativa, a fin de que en toda época del año, haya unidades altamente adiestradas para cumplir su misión.

4. Organizar las unidades operativas por Fuerzas ó Grupos de Tareas para tiempo de guerra, según la mejor apreciación que se mantendrá actualizada, y mantenerlas y operarlas con esa orgánica en tiempo de paz, a fin de que toda actividad logística y administrativa se adecúe a esa situación.

5. Volcar en el Sostén Logístico un intenso esfuerzo económico para que el mismo sea efectivo a partir del 2º escalón de mantenimiento, liberando a las dotaciones de servidumbres que atentan contra la conservación de su nivel de adiestramiento.

6. Efectuar ejercitaciones realistas aceptando los riesgos inherentes y reducir drásticamente las recomendaciones sobre seguridad que normalmente surgen de actuaciones de justicia, restringiendo cada vez más nuestra capacidad operativa y la agresividad de nuestro personal.

SECRETO





7. Eliminar la carrera tipo como premisa en la formación de nuestro personal, especialmente el Superior y formar verdaderos especialistas en las distintas áreas del poder naval para que nuestros Comandantes sean profundos conocedores de su tipo de unidad y todas sus posibilidades tácticas.

8. Disponer Comandos de 2 años como mínimo, aunque ello implique que no todos los Jefes y Oficiales puedan ser Comandantes".

3. HECHOS QUE INFLUYEN EN LA SOLUCION

3.1 La política actual (y tradicional) de traslados atenta contra un eficaz y adecuado adiestramiento en armas, dado que todos los años, se comienza con un nivel mínimo y luego de una serie de ejercicios (alejados de la realidad) se llega a fin de año con un nivel aceptable, para luego reiniciar al año siguiente similar proceso.

Resumiendo: Las unidades disponen de un aceptable nivel de adiestramiento en armas solo durante los últimos 2 ó 3 meses de cada año, siendo por ende durante los restantes 10 ó 9 meses su nivel de adiestramiento en armas pobre (como aconteció en el conflicto de MALVINAS, según corroboran los informes de las unidades que intervinieron).

Lo mencionado precedentemente se ve seriamente influenciado por el sistema de incorporación y bajas bimensual de Conscriptos, lo cual agrava el problema; pues aún con el actual sistema, al llegarse al segundo semestre y alcanzarse un aceptable grado de adiestramiento en armas (a nivel de tiros de combate), la baja y consecuente incorporación de nuevos Conscriptos coloca a las estaciones de combate en crítica situación, pues si bien un elevado número de sus componentes han alcanzado un adiestramiento aceptable, el hecho de contar con un reducido número de integrantes sin adiestramiento, anula (o reduce considerablemente) la eficiencia alcanzada por el resto.

De lo expuesto surge la conveniencia de incrementar la permanencia en las unidades de sus Planas Mayores (aceptable 2 años; deseable, 3 años) y Dotaciones (un lapso de tiempo fluctuante entre 3 y 5 años).

Si bien esta política traería aparejado que el personal no pasaría (durante su carrera) por todas (o la mayoría) de las unidades de la ARMADA, en cambio se lograría contar con personal altamente capacitado en ciertos y determinados tipos de unidades (como acontece actualmente en numerosas armadas extranjeras) y fundamentalmente atendiendo a la complejidad de los sistemas de armas, escaso tiempo disponible de reacción y ocurrencia probable de crisis y conflictos que exigen fundamentalmente eficiencia para combatir.

SECRETO



3.2 Generalmente la primera etapa de navegación de las unidades coincide prácticamente con la fecha de finalización de los Traslados Generales (y/o cumplimiento de las licencias anuales), razón por la cual gran parte del personal (Superior y Subalterno) sale a operar con su unidad sin conocer acabadamente (a veces, ni someramente) su rol de funciones a bordo.-

Se considera de suma importancia que toda unidad antes de zarpar para iniciar su adiestramiento en armas, debe su Personal (Superior y Subalterno) haber efectuado (y aprobado) la totalidad de los cursos que dictan los centros en tierra, con el objeto de:

a) Aprovechar al máximo los períodos de navegación, muy onerosos como para dedicarlos a la instrucción que normalmente debe llevarse a cabo en los Centros en tierra.

b) Minimizar las averías producidas en los primeros períodos de navegación, generalmente motivados por fallas del personal por desconocimiento de su rol de funciones y/o de los mecanismos que debe operar.

3.3 En cuanto al Adiestramiento en Armas propiamente dicho, se aprecia que debe encararse un minucioso estudio que conlleve a actualizar en forma apropiada todo lo referente a las ejercitaciones de armas, a saber:

a) Programar el Adiestramiento en Armas en forma tal que las distintas ejercitaciones de armas tengan en cuenta:

a.1) Su realización en toda clase de tiempo (algunas diurnas y la gran mayoría nocturnas o con baja visibilidad).-

a.2) Sin restricciones meteorológicas (agua nieve, mar, viento, lluvia, nieve, etc.).-

a.3) En áreas de operaciones similares a las potencialmente conflictivas (en el ATLANTICO SUR y nó en EL RINCON, GOLFO NUEVO ó GOLFO SAN JOSE).-

a.4) Empleando munición de combate (es decir, la misma que se utilizará en la guerra).-

a.5) Sin condicionamientos de época (en cualquier estación del año, en especial en invierno y bajo rigurosas condiciones de temperatura).-

a.6) Sin restricciones de oportunidad (efectuando ejercicios sorpresivos, sin preaviso, a ser realizados por el personal que en ese momento se encuentre cubriendo la correspondiente guardia de Crucero de Guerra y con total prescindencia del Comandante y del Jefe de Armamento de la Unidad).-

a.7) Con fallas y averías debidamente programadas.

...///11.-

SECRETO





3.4 Con respecto a las Ejercitaciones de Armas en sí, deberán ser programadas de tal manera que su ejecución se lleve a cabo en condiciones similares a las reales, debiendo ser eliminadas las tradicionales (y tan alejadas de la realidad) como ser: manga remolcada en circuito hipódromo en los tiros antiaéreos; rumbo fijo y velocidad reducida del blanco en los tiros navales; etc.-

Estos tiros, más que de adiestramiento son de fogueo de dotaciones, y como tal deben llevarse a cabo en tierra, bajo el control de los Centros respectivos (punto 2.2.a); aprovechar al máximo los períodos de navegación).-

A tal fin deberán programarse ejercitaciones de armas con blancos telecontrolados (naval, aéreo y terrestre) que desarrollen altas velocidades, efectúen cambios radicales de rumbo y toda otra maniobra que los aproxime lo máximo posible a la realidad de un enfrentamiento armado.

Dichas ejercitaciones de armas deberán ir creciendo gradualmente en su grado de dificultad, incrementándose proporcionalmente la munición (de combate, según lo manifestado en el punto 2.3.a.4) asignada. En dicha asignación de munición deberá prevalecer el sentido realista sobre la previsión económica, dado que la excesiva y paulatina restricción en la asignación de munición para las ejercitaciones de armas ha sido una de las causales más perniciosas en la progresiva degradación del adiestramiento en armas.-

Finalmente, la programación de las mencionadas ejercitaciones de armas deberá contemplar:

a) La correcta verificación de los ejercicios, mediante filmaciones y grabaciones, utilizando de esta manera el mínimo de personal para la verificación, asegurando asimismo la bondad de la misma.-

b) Las medidas que aseguren que toda unidad operativa llegue al máximo nivel de adiestramiento previsto y/o requerido en armas (previendo por ejemplo la repetición de ejercicios, y la consiguiente nueva asignación de munición al respecto).

3.5 Lo expresado en 2.3 y 2.4 deberá también incluir todo lo atinente a ejercicios de lanzamientos de misiles SEA-DART y EXOCET (MM-38) (no contemplado aún en ninguna publicación).

3.6 Con respecto a lo señalado anteriormente, es primordial que dicho Adiestramiento en Armas, contemple en su programación el gradual y simultáneo adiestramiento de los otros componentes y/o Comandos que lo complementan (submarinos; aeronaves y helicópteros antisubmarinos; aeronaves de ataque; unidades de Infantería de Marina; etc).

...///12.-



3.7 Paralelamente a lo citado precedentemente, deberá llevarse a cabo una actualización (de infraestructura, ayudas didácticas, nuevos medios, programas adecuados y personal debidamente capacitado) de todos los Centros y demás organismos en tierra, que tengan relación con el Adiestramiento en Armas (CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO EN ARMAS (C.I.A.A.); DIVISION DE ANALISIS Y ESTADISTICA (D.A.E.) (ex-OFICINA DE ANALISIS DE ARMAS); CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO EN OPERACIONES Y GUERRA ELECTRONICA (C.I.A.O.).; CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO DE INFANTERIA DE MARINA (C.I.A.I.M.); etc).-

3.8 Lo expuesto precedentemente exigirá la adecuación (revisión, actualización y/o cambio) de todas las Publicaciones reglamentarias actualmente en vigor, entre otras las siguientes:

a) Publicación R.O-3-002 "NORMAS PARA LA UTILIZACION DE LOS SISTEMAS DE ARMAS ANTISUBMARINAS (NUSA A/S en buques)".

b) Publicación R.O-3-003 "NORMAS PARA LA UTILIZACION DE LOS SISTEMAS DE ARMAS DE TORPEDOS Y NIEBLAS ARTIFICIALES (NUSATNA en buques)".

c) Publicación R.O-3-004 "INSTRUCCIONES PARA LA VERIFICACION Y EL ANALISIS DE EJERCITACIONES DE ARTILLERIA Y MISILES EN BUQUES (I.V.A.E.A.M. en Buques)" LIBRO I y LIBRO II.

d) Publicación R.O-3-005 "INSTRUCCIONES PARA LA VERIFICACION Y EL ANALISIS DE EJERCITACIONES DE ARMAS SUBMARINAS EN BUQUES (I.V.A.E.A.M. / SUB. en Buques)" TOMO I y TOMO II.

e) Publicación R.O-3-006 "METODOS Y NORMAS PARA EL ADIESTRAMIENTO Y CALIFICACION DEL PERSONAL DE ARTILLERIA EN BUQUES (M.Y.N.A.C.A. en Buques)".

f) Publicación R.O-3-007 "METODOS Y NORMAS PARA EL ADIESTRAMIENTO Y CALIFICACION DEL PERSONAL DE ARMAS SUBMARINAS (M.Y.N.A.C.A. SUB. en Buques)". LIBRO I, LIBRO II y LIBRO III.

g) Publicación R.O-3-018 "NORMAS PARA EL EMPLEO DE BLANCOS TELECONTROLADOS".

h) Publicación R.O-3-101 "NORMAS PARA EL ADIESTRAMIENTO DE LA FLOTA DE MAR (NORAD 101)".

3.9 En el Caso mencionado en el punto 1 (REFERENCIAS) ("ESTUDIO ORGANICA OPERATIVA"; item 4, SOLUCION, folios 5 y 6), por ejemplo, el adiestramiento en armas se podría llevar a cabo de la siguiente forma:

a) El grupo de unidades en Alistamiento y Adiestramiento comenzaría con su adiestramiento básico en tierra, para luego continuar con los primeros ejercicios de armas en forma progresiva (Primer preliminar, Segundo Preliminar, Previo de Combate y finalmente el de Combate), cumplido este último ese grupo ya dejaría de ser de alistamiento para pasar a ser un Grupo Operativo.





SECRETO

b) En cuanto al Grupo de Unidades Operativas o Adiestradas, solo efectuarían como ejercicios de armas los tiros de Combate y tiros Avanzados, que le permitirían no solo mantener su nivel de adiestramiento en armas, sino incluso incrementarlo. (para este Grupo, en las condiciones mencionadas en los puntos 3.3 y 3.4; es decir bajo rigurosas condiciones meteorológicas y en condiciones similares a las reales).-

4. CONCLUSIONES

4.1 La política actual de traslados (en lo que respecta al elevado porcentaje de renovación de Plana Mayor y Dotación) incide negativamente sobre un eficaz y adecuado Adiestramiento en Armas.

4.2 Lo mencionado precedentemente se ve agravado con la incorporación y bajas de Conscriptos cada dos meses (a la ARMADA y por ende a las unidades).

4.3 La fecha de efectividad de los traslados generales y fundamentalmente su simultaneidad tambien actúan en detrimento del Adiestramiento en Armas.

4.4 El hecho de zarpar las unidades con numeroso personal nuevo que no ha hecho curso alguno atinente a su rol de funciones a bordo afecta también el Adiestramiento en Armas, además de las numerosas averías que ese desconocimiento (de su rol de funciones) ocasiona en la unidad.-

4.5 El actual Adiestramiento en Armas adolece de una serie de defectos (Ejercitaciones de armas que se llevan a cabo con restricciones de tiempo (en su mayoría diurnas); con restricciones meteorológicas (con mal tiempo se suspenden), en áreas de operaciones inadecuadas; empleando munición inerte; con restricciones de oportunidad (sin factor sorpresa); sin fallas ni averías programadas, etc) que las alejan considerablemente de una situación real de caso de guerra.

4.6 Las Ejercitaciones de Armas además se realizan en situaciones muy irreales (blancos inadecuados, de muy baja velocidad y rumbo constante; asignación de munición muy reducida para la realización de los ejercicios, que inclusive no posibilita a veces la repetición de ellos y/o la realización de tiros de prueba; programación de ejercicios anticuados; etc.).

4.7 No existe previsión alguna en lo referente a ejercicios de lanzamientos de misiles SEA-DART y EXOCET (MM-38).-

4.8 El Adiestramiento en Armas debe contemplar el de los componentes y/o Comandos que lo complementan (submarinos; aeronaves y helicópteros antisubmarinos; aeronaves de ataque; unidades de Infantería de Marina; etc.).



4.9 Debe procederse a una actualización integral de todos los Centros y demás organismos en tierra, que tengan relación con el Adiestramiento en Armas (CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO EN ARMAS (C.I.A.A.); DIVISION DE ANALISIS Y ESTADISTICA (D.E.A.) (Ex-OFICINA DE ANALISIS DE ARMAS); CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO EN OPERACIONES Y GUERRA ELECTRONICA (C.I.A.O.); CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO DE INFANTERIA DE MARINA (C.I.A.I.M.); etc).

4.10 Debe efectuarse la revisión, actualización y/o cambio de todas las publicaciones reglamentarias en vigor, atinentes al Adiestramiento en Armas.

5. ACCIONES RECOMENDADAS.

De todo lo expuesto surge que el principal concepto que debe primar en el estudio a realizar referente a la actualización del Adiestramiento en Armas, es el que debe llevar a cabo un cambio de filosofía, que permita eliminar viejos conceptos y lograr así un nuevo sistema, ágil, real y dinámico.-

Por ello se sugiere:

5.1 Elevar el presente informe al Señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA requiriendo la formación de una Comisión especial (integrada por Personal Superior orientado en Superficie, Submarinos, Aviación Naval y del Escalafón de Infantería de Marina) que estudie con carácter de urgente los siguientes temas:

5.1.1 Porcentaje de renovación (Personal Superior y Subalterno) que asegure el mantenimiento de un adecuado Adiestramiento en Armas.

5.1.2 Posibilidad de eliminar al Personal de Conscriptos en las Planillas de Armamento de las unidades operativas, a fin de no afectar el Adiestramiento en Armas de las mismas.

5.1.3 Fecha de efectividad de traslados no simultánea, a fin de minimizar su efecto pernicioso sobre el Adiestramiento en Armas.

5.1.4 Implementar la obligatoriedad de que toda unidad operativa previo a salir a navegar deberá constatar de que todo su personal ha realizado (y aprobado) los cursos en tierra atinentes a sus roles de funciones. El Adiestramiento Básico debe realizarse en tierra.

5.1.5 Adecuar el Adiestramiento en Armas programando ejercitaciones de armas similares a situaciones reales de caso de guerra. En el mar debe realizarse el Adiestramiento Avanzado.

5.1.6 Incluir en lo mencionado en 5.1.5 ejercicios de lanzamientos de misiles SEA-DART y EXOCET (MM-38).





SECRETO

///...15.-

5.1.7 Prever que el Adiestramiento en Armas mencionado precedentemente contemple el de los Componentes y/o Comandos que lo complementan (submarinos; aeronaves y helicópteros antisubmarinos; aeronaves de ataque; unidades de Infantería de Marina; etc).-

5.1.8 Actualización integral (que conlleve a lo expuesto precedentemente) de todos los Centros y demás organismos en tierra, que tengan relación con el Adiestramiento en Armas (CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO EN ARMAS (C.I.A.A.); DIVISION DE ANALISIS Y ESTADISTICA (D.A.E.) (Ex-OFICINA DE ANALISIS DE ARMAS); (CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO EN OPERACIONES Y GUERRA ELECTRONICA (C.I.A.O.); CENTRO DE INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO DE INFANTERIA DE MARINA (C.I.A.I.M.); etc).

5.1.9 Revisión, actualización y/o cambio de todas las publicaciones reglamentarias en vigor, atinentes al Adiestramiento en Armas.



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

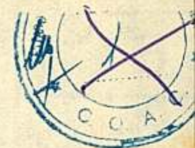
17

ESPECIALIZACIONES DEL PERSONAL

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 17/83 "S"
de fecha 13 de mayo de 1983

SECRETO





COPIA Nº 00
PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS
DE ACCIONES DE COMBATE.

BUENOS AIRES, 13 de mayo de 1983.

ESTUDIO ESPECIALIZACIONES DEL PERSONAL

1. REFERENCIAS.

1.1 Estudio Orgánica Operativa (Presidente COAC - 25-03-83).

1.2 Estudio Adiestramiento en Armas (Presidente COAC - 07-04-83).

1.3 Informe de las Operaciones desarrolladas en el Atlántico Sur.

2. PROBLEMA.

Proponer la adopción de un sistema de capacitación del personal por especialidades que permita un mejor aprovechamiento del potencial humano disponible y contribuya a la vez a optimizar la disponibilidad de los medios operativos de la Armada.

3. HISTORIA DEL PROBLEMA.

3.1 La opinión del Señor Comandante de Operaciones Navales, con respecto a las capacidades de las Fuerzas Navales tras la Operación "TRONADOR" fué la siguiente:

"Las FF.NN. por su sistema de adiestramiento anual, no se encuentran normalmente en condiciones que permitan afrontar un conflicto real con un óptimo nivel de eficiencia, ni siquiera al arribar al fin del año naval.

El concepto apunta concretamente a que el sistema de pases anuales conspira contra la obtención del 100% de veteranía en las dotaciones".

3.2 Como consecuencia del mismo conflicto, una Comisión designada por el entonces Jefe del Estado Mayor General de la Armada, recomendó:

"Cambiar la modalidad de operación de la Flota de Mar sobre la base de dos Grupos Operativos que se alternen en el mar y en su apostadero natural de Puerto Belgrano.

...///2.-



En consecuencia la Dirección General del Personal Naval analizaría anualmente los traslados de manera tal, que el personal de las unidades operativas permaneciera en sus puestos durante un mínimo de dos años.

Esta política de pases tendería a que el nivel de preparación para la guerra no alcanzara su nivel más bajo y peligroso en coincidencia con los traslados generales".

3.3 De las 65 conclusiones obtenidas por esta Comisión para el estudio de la Fase II (Recuperación Malvinas) y relacionadas con las FF.NN., surge que 15 de ellas indican deficiencias atribuibles a la falta de adiestramiento.

3.4 De los informes elevados por las unidades que intervinieron en las operaciones desarrolladas en el Atlántico Sur se desprenden entre otras, las siguientes opiniones de Comando:

3.4.1 Del Destructor A.R.A. "HERCULES".

"La organización del adiestramiento específico de armas de la Flota de Mar resulta inadecuada".

"Fué necesario además convocar a personal de otros destinos que habían revistado el año anterior en la unidad, para suplir la falta de conocimientos del personal nuevo".

3.4.2 Del Destructor A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD":

"Los relevos de grandes porcentajes de personal en forma simultánea al fin de cada año desarticulan los equipos operativos de abordo".

3.4.3 Del Destructor A.R.A. "PY":

"Se considera que actualmente el tripulante no llega con el bagaje de conocimientos adquiridos disponibles y particularmente se señala como deficiencia el hecho de que no se le exija que así sea".

3.4.4 De la DIVISION CORBETAS:

"El adiestramiento inicial con que se emprendió la campaña fué pobre, debiéndose resaltar que solo se contaba con tres días de mar, ninguna ejercitación efectiva de armas y considerable porcentaje de renovación de las dotaciones".

3.4.5 De la AGRUPACION NAVAL MALVINAS:

"Es necesario cambiar la peligrosa tendencia de considerar a nuestra ARMADA como una "Marina de Adiestramiento", por la conciencia clara de que debemos lograr un modelo de "Marina en Alistamiento y Adoctrinamiento permanente para la guerra".

SECRETO





"Debe modificarse el régimen de actividades de la ARMADA operativa a fin de que en toda época del año, haya unidades altamente adiestradas para cumplir su misión".

"Se requiere eliminar la carrera tipo como premisa en la formación de nuestro personal, particularmente el Personal Superior; y formar verdaderos especialistas en las distintas áreas del Poder Naval para que nuestros Comandantes sean profundos conocedores de su unidad y todas sus posibilidades tácticas".

"Deben disponerse Comandos de dos años como mínimo, aunque ello implique que no todos los Jefes y Oficiales puedan ser Comandantes".

3.5 Lo hasta aquí expuesto puede sintetizarse en tres grandes aspectos:

a) Aquellos que se refieren a la necesidad de revitalizar las modalidades de adiestramiento, haciéndolo más parecido a la realidad, más intenso, mejor controlado y con un máximo de aprovechamiento de las facilidades en tierra.

b) Los que hacen a la capacitación individual del personal, buscando formar verdaderos especialistas más que conocedores "de todo un poco"; y aspiran a que el hombre llegue a la unidad conociendo el material y los sistemas que deberá operar y mantener.

c) Por último aquellos que propenden a lograr un mayor porcentaje de veteranía en las dotaciones de las unidades con tiempos de permanencia acordes, desechando el concepto de "traslados generales" y relevando el mínimo imprescindible de personal.

Las dos últimas son las que dan lugar a este estudio y representan en sí las preguntas implícitas en el problema.

4. DISCUSION DE LOS HECHOS QUE INFLUYEN PARA LA SOLUCION.

4.1 La ARMADA se halla en pleno proceso de incorporación de Unidades de superficie modernas con sistemas y equipos altamente sofisticados. Resulta así innegable que su eficiente operación requerirá un alto grado de capacitación específica del personal.

4.2 La profundización del adiestramiento trae aparejado inevitablemente, un incremento del costo en la formación del personal. Por ende, para que esta inversión resulte redituable, el personal que haya alcanzado los niveles de conocimientos exigidos, a través de su pasaje por Escuelas, Centros y Adiestradores, deberá prestar servicio abordo de las unidades que poseen dichos sistemas durante períodos de tiempo relativamente más prolongados que los que se han observado hasta el momento.



4.3 La responsabilidad primaria de la ARMADA en lo que hace a la realización de operaciones de combate en el mar, implica disponer de una permanente capacidad de acción inmediata. Eso significa contar con unidades alistadas y tripulaciones adiestradas, para lo cual es necesario disminuir en forma considerable el porcentaje de dotaciones que se releva año tras año.

4.4 La complejidad de los sistemas y equipos de variada índole, que integrados en una unidad de superficie le confieren capacidades operativas diversas (Antisubmarinas, Antisuperficie, Antiaérea); señala la conveniencia de tender hacia la especialización antes bien que a la diversificación, en lo que hace a modalidad de capacitación y carrera tipo.

4.5 Si bien pueden diferir en sus capacidades operativas, existe cierta similitud y correspondencia en las características de los equipos que dotan a los nuevos medios de superficie (Corbetas MEKO 140, Destructores MEKO 360, Corbetas Clase "GUERRICO" y Destructores Clase 42).

Esto permitiría concebir agrupamientos afines de buques y constituir Unidades de Adiestramiento Progresivo y Escalonado (UAPE); donde el personal pueda capacitarse y adquirir experiencia de manera coherente, siguiendo una trayectoria lógica y programada dentro de un conjunto.

El conjunto MEKO por ejemplo, estaría constituído por personal que adquirió experiencia previa en unidades auxiliares menores y efectuó los cursos necesarios. Contaría con las Corbetas 140, para luego pasar a los Destructores 360, como medios materiales del conjunto. Dispondría asimismo de los cursos necesarios en las Escuelas y Centros que corresponda.

De la misma manera, podría también imaginarse otro conjunto en que las Corbetas francesas y los Destructores Clase 42 fueran las respectivas UAPE.

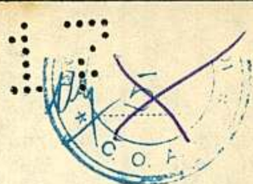
4.6 Un criterio similar podría seguirse con las orientaciones Aviación Naval, Submarinos y el escalafón I.M.; aún cuando Submarinos sea en sí, un conjunto definido.

Para Aviación Naval los conjuntos o especialidades podrían ser: Caza y Ataque, Exploración y GAS y Operaciones. Este último conformado por Oficiales que deban cumplir las exigencias de embarco para poder acceder al Comando de Unidades de Superficie.

Infantería de Marina por su parte podría mantener como especialidades las actuales capacitaciones básicas Infantería, Artillería y Comunicaciones.

4.7 Para que la capacitación de un hombre guarde cierta secuencia lógica es necesario seguir su trayectoria más de cerca. Así se podría determinar entre otras cosas los destinos más convenientes; cuándo debe hacer cursos o desempeñarse como profesor en Escuelas o Centros; su capacidad para desempeñarse en EE.MM.; la conveniencia de desembarcarlo por haber cumplido un ciclo dado o por agotamiento, etc.





Esto es impracticable dentro de la orgánica actual y surge la necesidad de pensar en alguien responsable de seguir al personal en un conjunto más estrechamente. A ese individuo de vasta experiencia y gran conocimiento de la especialidad que debería permanecer en tal función durante un tiempo prolongado, se lo podría llamar ORIENTADOR.

4.8 Algunas de las funciones y prerrogativas de estos ORIENTADORES de especialidades serían las siguientes:

4.8.1 Se encargarían por igual del Personal Superior y Subalterno.

4.8.2 Seguirían de cerca la carrera de cada uno de los integrantes de su conjunto a fin de determinar:

a) La trayectoria de destinos más convenientes para el servicio y el individuo.

b) El tiempo que debe permanecer cada uno en el destino; estableciendo un mínimo en base a la aceptabilidad por el costo que significó su adiestramiento y un máximo determinado por una disminución en su rendimiento, agotamiento, aburrimiento, etc.

c) Una calificación de cada uno de los integrantes del conjunto a fin de seleccionar a aquellos que continuarían su carrera dentro del mismo, o que por el contrario deben ser separados por haber dejado de asimilar conocimientos o medien otras razones que hagan conveniente trasladarlos a otros destinos de la ARMADA, ajenos a la especialidad. Para esto deberían habilitar y mantener actualizado un legajo de adiestramiento.

4.8.3 Implementarían las Planillas de Armamento de cada especialidad las que deberían preveer y contemplar:

a) Las Planillas de Armamento de los buques que integran la respectiva UAPE.

b) Al personal de la especialidad adiestrado, que forma parte de Planas Mayores y dotaciones de otros destinos de la zona, posibilitado para ser un reemplazo inmediato de un tripulante enfermo, accidentado o desembarcado por otras razones. A éstos podría llamárselos ADSCRIPTOS y constituirían, por así decirlo, una especie de dotación complementaria mejorada.

c) Al personal que deba realizar Cursos de y ajenos a la especialidad.

d) Al personal que por ser requerido, deba prestar servicio en unidades de otros conjuntos, Escuelas, Centros de Adiestramiento o EE.MM.

e) Los tiempos mínimos y máximos de permanencia para cada función por unidad.

f) El porcentaje máximo de relevos que admite cada buque, expresado por cargos, jerarquías y escalafones sin

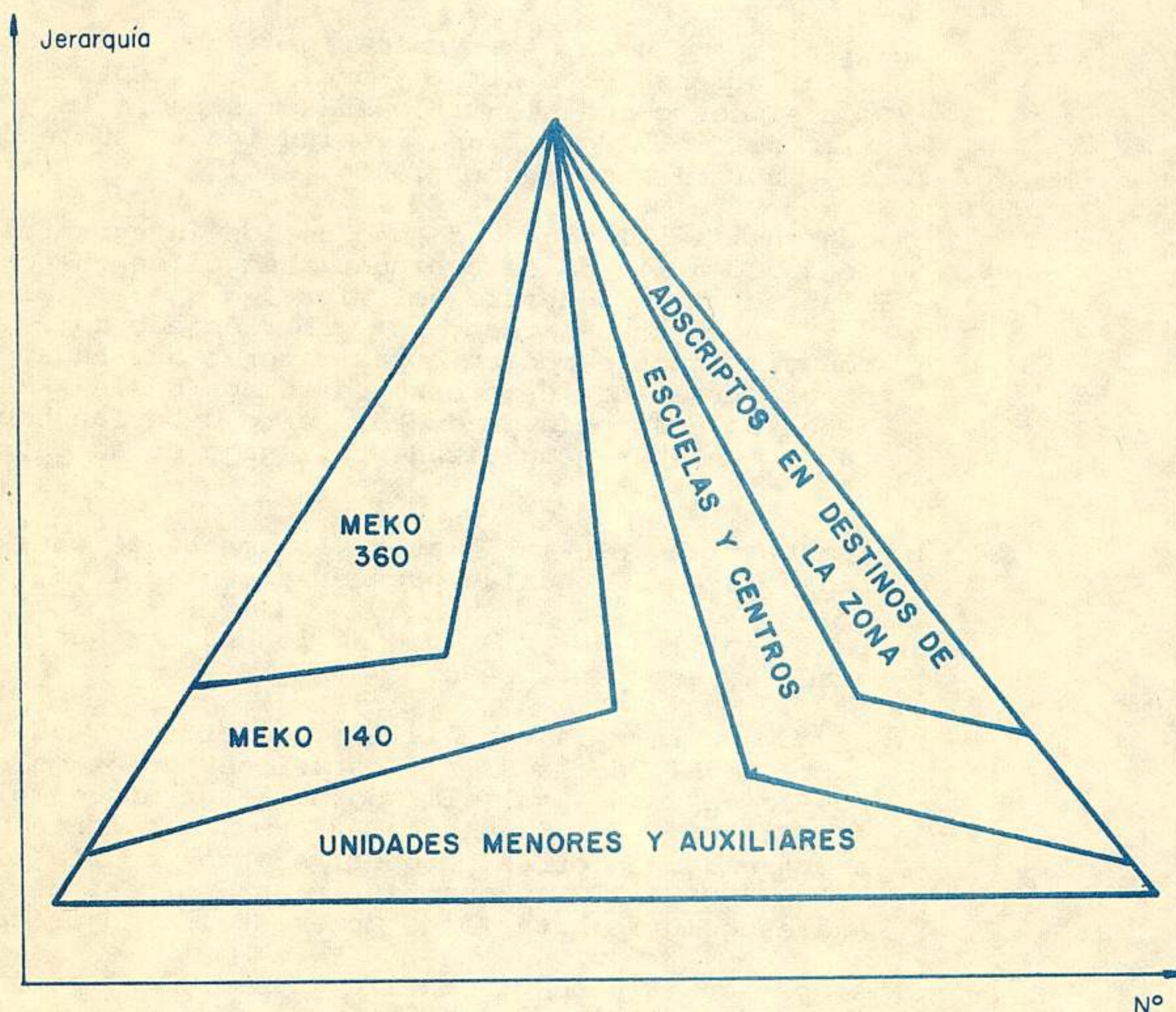


perder su condición de alistamiento inmediato para el combate.

4.8.4 Formularían a los INSTITUTOS DE FORMACION los requerimientos de personal que debería egresar para satisfacer las necesidades de su orientación.

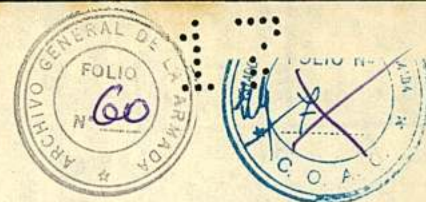
4.8.5 Asesorarían a Escuelas y Centros en la adecuación de los respectivos planes y programas de enseñanza.

4.9 Así la pirámide parcial de un supuesto conjunto MEKO, resultaría como la que se ilustra:



En ella, un individuo puede llegar a la cima cumpliendo tareas sucesivas, progresivas y escalonadas en las distintas unidades, Escuelas y/o Centros y destinos que le permitan ser adscripto.

La pendiente de sus lados no representa un índice de la tasa de eliminación de la ARMADA, pero sí de ese conjunto.

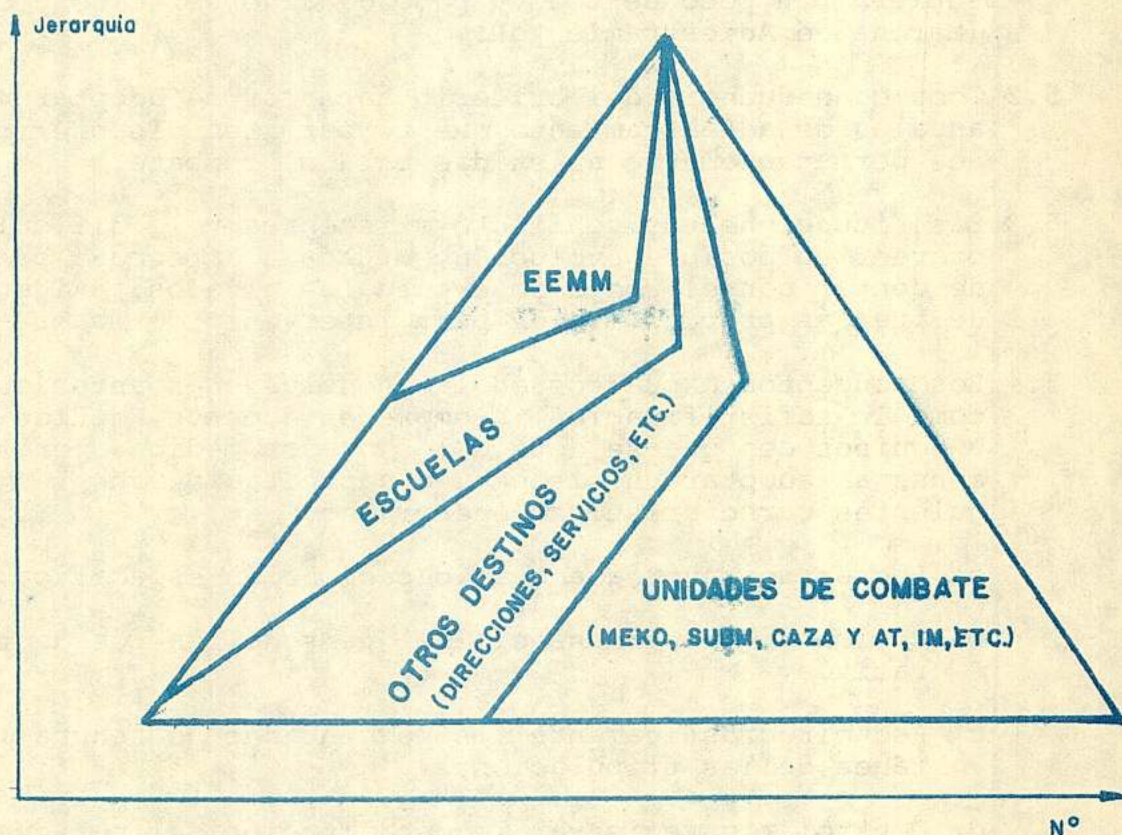


Un hombre podría ser separado de esa pirámide parcial para pasar a integrar otras no menos importante para el funcionamiento integral de la Institución y conformada como muestra la figura Nº 2, por EE.MM., Escuelas de Formación, Direcciones, Servicios, etc.

Esta representaría la pirámide global de la Institución. En ella la suma de las pirámides o polígonos de los distintos conjuntos operativos daría como resultado el de "Unidades de Combate".

Las vías de acceso más amplias a la cima de esta pirámide provendrían de las unidades de combate y EE.MM. y en orden decreciente de las Escuelas y otros destinos.







4.10 Para coordinar el trabajo de los orientadores y facilitar la interrelación con todos los organismos de la ARMADA sería conveniente contar con autoridades que actúen como ADMINISTRADORES de orientaciones y escalafones.

Ellos podrían a su vez conformar nuevas pirámides de efectivos por cada orientación y llegar así a definir lo que vendría a constituir las Planillas de Armamento de Combate de la ARMADA.

4.11 Existen conceptos tradicionalmente aceptados en lo que hace a las imposiciones de las Planillas de Armamento y a las condiciones exigidas para el ascenso del personal, que han provocado algunas distorsiones.

A los fines de este estudio se supone, que si se dá a las Planillas de Armamento una mayor flexibilidad, sin precisar jerarquías definidas; y se analiza la aptitud, factibilidad y aceptabilidad de adoptar un régimen de ascenso del personal no basado en tiempos normales, sino en las necesidades reales del Servicio Naval, se podría contribuir a evitar tales deformaciones.

5. CONCLUSIONES:

5.1 Los sistemas de formación y capacitación utilizados hasta el presente apuntaban a capacitar al personal de manera integral y no en algo específico. Ello dió lugar a que en general se supiera "un poco de todo y poco de algo definido y concreto". (Marina de Adiestramiento).

5.2 Como consecuencia del criterio anterior se adoptaron ciclos anuales de adiestramiento que no permiten disponer de unidades permanentemente alistadas para el combate.

5.3 Las situaciones de conflicto existentes y la dificultad de preveer su posible evolución, aunada a la escasa posibilidad de contar con el apoyo de eventuales aliados; exigen disponer de fuerzas propias listas para intervenir de manera inmediata.

5.4 Los conceptos expuestos en las conclusiones anteriores, así como la sofistificación, siempre en aumento, de los sistemas y equipos con que se dota a los nuevos medios operativos, aconsejan adoptar un sistema de capacitación que reuna las siguientes características esenciales:

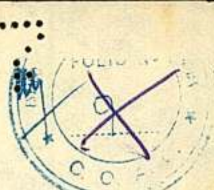
a) Lograr un mayor grado de capacitación específica.

b) Prolongar la permanencia del personal en los destinos operativos.

c) Reducir drásticamente los porcentajes de renovación simultánea de las tripulaciones.

d) Controlar y registrar la capacitación del personal, con orientadores de vasta experiencia en cada una de las especialidades y/o conjuntos.





e) Permitir que el personal canalice su deseo y preferencia (voluntariedad) y que posibilite a la Institución extraer del conjunto a los más capaces (selectividad); facilitando así el acceso natural a los niveles más altos de la Conducción Naval.

5.5 El sistema descripto implica un cambio significativo y profundo en la conducción y capacitación del personal de la ARMADA; y requiere por ende un estudio más pormenorizado, que por la metodología de trabajo y la misión impuesta, escapan a esta Comisión.

5.6 El hecho de que la ARMADA cuente ya con unidades Clase MEKO 360 y se halle en proceso de capacitación de las tripulaciones respectivas, impone la máxima celeridad en la adopción de medidas tendientes a lograr ese propósito.

6. <u>ACCIONES RECOMENDADAS:</u>

Proponer al Señor JEMGA que se profundicen los estudios necesarios a fin de determinar la conveniencia de adoptar un sistema de capacitación del Personal Superior y Subalterno del tipo descripto en este informe.

Para implementarlo se considera necesario seguir los pasos siguientes:

a) Definir las especialidades de cada Orientación.

b) Designar a los Administradores de Orientación y/o Escalafón.

c) Integrar los conjuntos de Unidades de Adiestramiento Progresivo y escalonado (UAPE), según los medios el uso y a incorporar.

d) Seleccionar y designar a los Orientadores de cada especialidad.

e) Analizar y ajustar las Planillas de Armamento (global de la ARMADA, de las Orientaciones y específicas de Unidades y especialidades) conformando las pirámides respectivas.

f) Establecer las necesidades entre Orientaciones, Especialidades Cuerpos y Escalafones, que satisfagan integralmente las de la Institución.

g) Determinar los tiempos máximos y mínimos de permanencia en cada función por unidad y adecuar la política de traslados del personal a esos lapsos.



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

DOCTRINA DE OPERACIONES

HELITRANSPORTADAS

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 18/83 "S"
de fecha 19 de mayo de 1983

17



COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

DOCTRINA DE OPERACIONES HELITRANSPORTADAS

1. HISTORIA DEL PROBLEMA

1.1. La ARMADA contempla en su DOCTRINA FUNDAMENTAL, la realización de operaciones de transporte de asalto y existe un variado cuerpo doctrinario al respecto.

1.2. Desde la incorporación de los helicópteros a la Aviación Naval, la Infantería de Marina ha realizado con la misma diversas ejercitaciones de helitransporte.

1.3. El día 3 de abril de 1982 se llevó a cabo la recuperación de las islas GEORGIAS (GRYTVIKEN) mediante la ejecución de una operación naval, que independientemente de la magnitud de los medios empleados, reunió las características de una operación anfibia con un movimiento buque a costa helitransportado.

1.4. El análisis de las operaciones en el ATLANTICO SUR respecto de las operaciones helitransportadas, ha demostrado lo siguiente:

1.4.1. Que para el enemigo es de total vigencia el empleo del helicóptero en operaciones militares de esas características.

1.4.2. Que más allá de la demostrada vigencia de este medio aéreo, el intenso uso de las técnicas y tácticas correspondientes contribuyeron preponderantemente a su éxito.

1.4.3. Que por el contrario, ni las Fuerzas Armadas en general, ni la ARMADA en particular, tienen al respecto de este recurso conocimiento acabado para su empleo ni capacidad que derive de los medios disponibles.

1.5. La maniobra a través del aire permite un significativo incremento de la flexibilidad del poder de combate anfibio hacia y dentro de la cabeza de playa, con una relativa independencia de los obstáculos de la superficie y su transitabilidad.

Cabría enfatizar que el concepto de maniobra es distinto al de movilidad, por este último entendemos un concepto del movimiento donde prima la consideración administrativa mientras que la maniobra tiene un contexto de consideraciones tácticas y/o estratégicas.

En el combate actual, los sistemas de armas modernos han incrementado en la ecuación fuego y maniobra, el valor del primero. Este desequilibrio puede ser corregido por un incremento substancial de la movilidad.

El balance de los elementos (fuego y maniobra) de la ecuación mencionada, se logra decididamente con la explotación del helitransporte en la forma mas racional y completa posible.

2. HECHOS QUE INFLUYEN EN LA SOLUCION.

2.1. De la revisión de las prescripciones reglamentarias se desprende lo siguiente:

2.1.1. Pub. R.G-1-204 - DICCIONARIO DE TERMINOLOGIA MILITAR DE LA ARMADA.



Da la definición siguiente:

"OPERACIONES HELITRANSPORTADAS: Involucra el movimiento de Unidades y/o Subunidades de Infantería de Marina dentro de la zona del objetivo o del campo de combate, por medios aéreos de la Armada para la ejecución de una misión táctica"

2.1.2. Pub. R.O-1-101 DOCTRINA FUNDAMENTAL PARA LA CONDUCCION DE LAS FUERZAS DE LA ARMADA ARGENTINA.

El Art. 505 que clasifica las OPERACIONES AEREAS NAVALES contempla dentro de las "Auxiliares" a las "Operaciones de transporte de asalto".

2.1.3. Pub. R.O-2-027 - PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES AEREAS NAVALES (PROFUARA 2).

El Cap 7.4. describe en "una carilla" las OPERACIONES AEREAS NAVALES DE TRANSPORTE DE ASALTO y las define de la siguiente manera:

"Son operaciones consistentes en el traslado por aire y lanzamiento o desembarco en la zona del objetivo de unidades de combate perteneciente a la Fuerza de Desembarco".

2.1.4. Pub. R.O-2-009 - PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES ANFIBIAS (PROFUARA 4). 3ra. Ed. 1982.

En la formulación de principios doctrinarios y procedimientos básicos para el planeamiento y conducción de las operaciones anfibias, contempla adecuadamente a nivel de Fuerza de Tarea Anfibia, el empleo de aeronaves para la ejecución del movimiento buque costa.

2.1.5. Pub. R.O-2-019 - CONDUCCION DE LA FUERZA DE DESEMBARCO.

Similar concepto a lo enunciado precedentemente pero a nivel de la FUERZA DE DESEMBARCO.

2.1.6. Pub. R.O-4-053 - REGLAMENTO DE CONDUCCION- EL BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA (2da. Ed. 1981).

El Art. 20314 trata sobre "Empleo de helicópteros en el ataque" e indica que debe verse la Pub. I.O-4-025 - OPERACIONES HELITRANSPORTADAS.

2.1.7. Pub. I.O-4-025 - OPERACIONES HELITRANSPORTADAS (Ed. 1964)

Esta publicación es traducción directa del FMFM-24 HELICOPTERBORNE OPERATIONS (Ed. 1962). Por su carácter de INFORMATIVA no establece prescripciones reglamentarias, pero en realidad es la única publicación que dispone la ARMADA para cubrir el vacío existente a este nivel (métodos, procedimientos e instrucciones) dentro del campo de las REGLAMENTARIAS OPERATIVAS.

2.2. De la revisión de publicaciones reglamentarias de las otras Fuerzas Armadas y del ESTADO MAYOR CONJUNTO se desprende lo siguiente:

2.2.1. El EJERCITO ARGENTINO en el reglamento RC-2-2-CONDUCCION PARA LAS FUERZAS TERRESTRES contempla la realización de este tipo de operaciones, las denomina "OPERACIONES AERO MOVILES" y determina las bases doctrinarias específicas de esa Fuerza para este tipo de empleo por considerar que "son ejecutadas por una sola Fuerza Armada (ver Art. 10.003)". En el reglamento R.E-6-51 OPERACIONES AEROMOVILES detalla los métodos de las mismas.

2.2.2. Se carece de antecedentes sobre este tema, de la FUERZA AEREA ARGENTINA.

2.2.3. No existe doctrina conjunta al respecto.

2.3. Debe ser tenido particularmente en cuenta el punto de vista aeronaval al respecto de este tema y que está explicitado en el ESTUDIO "HELICOPTEROS NECESARIOS PARA LA ARMADA" producido por el COMANDO DE AVIACION NAVAL.

3. CONCLUSIONES.

3.1. La ARMADA contempla en su doctrina la realización de operaciones aéreas navales de transporte de asalto, pero carece de una publicación REGLAMENTARIA OPERATIVA, para el planeamiento y ejecución de dichas operaciones.

Se dispone únicamente de la publicación I.O-4-025 - OPERACIONES HELITRANSPORTADAS, traducción de un reglamento de la Infantería de Marina de los Estados Unidos de Norte América, y que no es doctrina oficial de la ARMADA.

3.2. Se aprecia que en el contenido del Cap. 7.4. OPERACIONES AERONAVALES DE TRANSPORTE DE ASALTO de la publicación R.O-2-027 (PROFUARA 2) es muy general y no cubre el campo de los procedimientos de acuerdo a lo establecido en la publicación R.G-1-001 - REGLAMENTO DE PUBLICACIONES NAVALES.

Respecto de esto último, la antedicha publicación establece lo siguiente:

"ANEXO 2 - PROCEDIMIENTO (PROFUARA): Conjunto de reglas particulares que determinan la forma o modo genérico de ejecutar una operación, según la doctrina básica y específica del tipo de operación".

En síntesis se considera que el contenido del Cap. 7.4. es insuficiente e incoherente con la naturaleza de la publicación (PROFUARA).

3.3. El estudio "HELICOPTEROS NECESARIOS PARA LA ARMADA" producido por el Comando de Aviación Naval es un documento fundamental.

SECRETO



///...4.-

4. ACCION RECOMENDADA.

4.1. Formar una Comisión "ad hoc" que estudie los siguientes temas:

4.1.1. Redacción de una publicación R.O-2- - OPERACIONES DE TRANSPORTE DE ASALTO (OPERACIONES HELITRANSPORTADAS) sobre la base de la I.O-4-025 existente y los demás antecedentes mencionados en el punto 2.: HECHOS QUE INFLUYEN EN LA SOLUCION.

4.1.2. Revisión y ampliación de la publicación R.O-2-027 PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES AEREAS NAVALES (PROFUARA 2) en lo referente a operaciones de transporte de asalto (operaciones helitransportadas).

4.2. Propugnar la compatibilización y consolidación de la doctrina a nivel conjunto sobre este tema.

ESCOPIA



GUILLERMO C. GIMENEZ
CAPITAN DE FRAGATA DE I. M.
JEFE

ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE



CONOCIMIENTOS PROFESIONALES BASICOS

PARA EL ACCIONAR CONJUNTO

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 19/83 "S"
de fecha de 24 de mayo de 1983

SECRETO



COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

CONOCIMIENTOS PROFESIONALES BASICOS PARA EL ACCIONAR CONJUNTO

1. HISTORIA DEL PROBLEMA.

1.1. La ARMADA reconoce desde hace mucho tiempo la necesidad de que sus Oficiales y Jefes sepan en la medida de lo necesario la naturaleza y característica de las operaciones militares en tierra para capacitarlos en el Planeamiento Conjunto.

A título de ejemplo valga acotar que en la ESCUELA DE GUERRA NAVAL y bajo el título de OPERACIONES COMBINADAS se comienza a impartir esta disciplina el mismo año de su fundación (1934), y se designa a tal efecto al entonces Subdirector de la ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DEL EJERCITO ARGENTINO (Tcnel. ENRIQUE ROTTJER).

Razones de muy distinta naturaleza hacen que a lo largo del tiempo esta decisión se vaya concretando con distinto grado de intensidad y consecuentemente el Personal Superior, vaya adquiriendo conocimientos en el tema no siempre suficientes.

En la actualidad sigue siendo sólo en la ESCUELA DE GUERRA NAVAL el ámbito en que los Jefes de la ARMADA adquieren conocimiento respecto del tema EJERCITO, en el desarrollo de una materia cuyo propósito se transcribe:

"Proveer los conocimientos necesarios sobre organización, medios, despliegue y doctrina del componente EJERCITO a efectos de capacitar a los Jefes Cursantes para intervenir en Planeamientos Conjuntos".

Se utiliza como método de enseñanza las clases, se desarrolla un muy superficial programa y se asigna a la materia sólo 8 horas. (Ver ANEXO "ALFA").

Ni en la ESCUELA NAVAL MILITAR, ni en la ESCUELA DE OFICIALES DE LA ARMADA el futuro miembro de un ESTADO MAYOR CONJUNTO recibe otros conocimientos al respecto.

Al crearse la FUERZA AEREA ARGENTINA aparece con igual propósito la misma solución y se resuelve también el problema impartiendo en la ESCUELA DE GUERRA NAVAL la materia FUERZA AEREA con 8 horas clases. (Ver ANEXO "BRAVO").

1.2. El conflicto en el Atlántico Sur de características tan atípicas pero que en definitiva significa la participación preponderante de la ARMADA con medios navales, aeronavales y de Infantería de Marina en la decisión de un problema militar que culmina con un manifiesto ingrediente terrestre, ha colocado a Oficiales Navales en la situación de tener que participar en el planeamiento y ejecución de la defensa de Pto. ARGENTINO.

Del estudio de los documentos disponibles y del relato de los participantes y ratificando lo afirmado en el párrafo anterior se cita a título de ejemplo algunos de los Señores Oficiales de la ARMADA a quienes les cupo participar en este tipo de operaciones:



Contraalmirante OTERO	(Cte. Agrup. Nav. MLV).
Capitán MOEREMANS	(Agrup. I.M. MLV).
Contraalmirante HUSSEY	(Gobernación Militar).
Capitán MOZZARELLI	(Agrup. Nav. MLV).
Capitán GAFFOGLIO	(Jefe Apost. Nav. MLV).
Capitán GREGORIO	(J. Cen. Com.).
Teniente MOLINI	(Cte. "FORREST").
Teniente GOPCEVICH	(Cte. "MONSUNEN").
Capitán CUFRE	(Cte. AGRUBUTAC).
Capitán ROBACIO	(Cte. BIM5).
Capitán SILVA	(Cte. BIAA).
Capitán MENGHINI	(J. Ca. Ing. Anfibios).
Capitán ANSELMI	(J. Est. Aeronaval MLV).
Capitán OLCESE	(J. Est. Aeronaval MLV).
Capitán MOLTENI	(Cte. ESC. E.A.4.1. "MACCHI")

En el caso particular de Oficiales de Infantería de Marina y Aviación Naval a quienes el adiestramiento los ha obligado a tener contacto con el medio y con otras Fuerzas, la comprensión y adaptación a una circunstancia irregular ha sido más fluída.

Si bien es sabido que solo es lícito decidir hasta el límite del conocimiento específico, las circunstancias que se mencionan ubicaron a los actores frente a hechos de difícil comprensión sobre los que además se vieron obligados a opinar.

2. HECHOS QUE INFLUYEN EN LA SOLUCION.

2.1. Es quizás una evidencia ya adquirida la necesidad del accionar conjunto, que si para la ARMADA ha sido una preocupación tradicional, adquiere en este momento extrema prioridad por así también entenderlo, ahora, las otras Fuerzas Armadas y por que resulta oportuno por la vigencia de nuestras hipótesis de conflicto.

2.2. El Comando en Jefe de la Armada valorizando ese sentido de oportunidad, ha apoyado la idea de la ejecución de un curso para capacitar a Señores Jefes en las Tareas de ESTADO MAYOR CONJUNTO y cuyo propósito es:

"a) Capacitar a Jefes y Oficiales de las tres Fuerzas Armadas para desempeñarse en ESTADOS MAYORES CONJUNTOS.".

"b) Promover un mayor acercamiento y conocimiento mutuo entre el Personal Superior de las Fuerzas Armadas a través de una relación humana más estrecha dentro de un ambiente académico eminentemente profesional.".



SECRETO

///...3

Es importante, como todo conocimiento básico, que su adquisición sea temprana y que a lo largo de la carrera naval su acrecentamiento sea gradual.

2.3. La situación política nacional e internacional obliga a que a través del conocimiento y del accionar conjunto se extremen los recursos para asegurar el desempeño armónico de las Fuerzas Armadas.

3. CONCLUSIONES.

3.1. El conocimiento que en general posee el Oficial de la Armada respecto del fenómeno general de la guerra en los ámbitos que no le son específicos, es deficitario.

3.2. Hay suficiente evidencia recogida como para afirmar que es necesario y oportuno actuar en busca de la solución de este problema.

3.3. Por la naturaleza del problema, es el medio idóneo para resolverlo: propugnar la adquisición gradual de los conocimientos necesarios desde los primeros niveles.

3.4. Conviene considerar la solución del problema planteado dentro del ámbito político institucional y nacional.

3.5. La naturaleza integral del poder naval que incluye medios de muy distintas naturaleza cuales son el medio naval, el medio aeronaval y el medio infantería de marina, plantea en el ámbito interno de la ARMADA una consideración que argumentalmente tiene las mismas características en cuanto a integración que el problema en consideración.

4. ACCION RECOMENDADA.

Propiciar ante la DIRECCION GENERAL DE INSTRUCCION NAVAL se incluyan o revisen según corresponda e impartan, las materias que hagan al siguiente propósito:

"Capacitar al Personal Superior de la Armada en el conocimiento general de la naturaleza de las operaciones militares en el ámbito terrestre y aéreo, con inclusión del conocimiento necesario de las organizaciones, técnicas, tácticas, doctrina y medios disponibles de los componentes Ejército y Fuerza Aérea a fin de contribuir a la capacitación del Oficial de la ARMADA como miembro eventual de un Comando Conjunto".

La importancia y magnitud de la tarea para lograr el propósito enunciado es a todas luces ímproba, lo que coloca en el límite de lo poco factible materializar la recomendación para todo el Personal Superior de la ARMADA. Por ser el ideal a que debe tenderse, se mantiene la afirmación, pero para hacerla factible se complementa con el siguiente concepto: En principio cuantificar adecuadamente la acción, implica capacitar a Personal Superior de los Escalafones Naval-Comando e Infantería de Marina-Comando en forma selectiva para adquirir el conocimiento que se propugna y tomando como base a los

///...4

17

SECRETO

...///4



egresados de los cursos conjuntos que se hagan en el futuro.

AGREGADOS: ANEXO "ALFA": Programa de la materia EJERCITO.
ANEXO "BRAVO": Programa de la materia FUERZA AEREA.



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

SECRETO

ANEXO "ALFA"

CONFIDENCIAL

CURSO DE ESTADO MAYOR NAVAL E I.M.

AREA: TACTICA Y DOCTRINAS

MATERIA: EJERCITO

PROPOSITO: "Proveer los conocimientos necesarios sobre organización, medios, despliegue y doctrina del componente EJERCITO a efectos de capacitar a los Jefes Cursantes para intervenir en Planeamientos Conjuntos".

METODO ENSEÑANZA: Clases

HORAS ASIGNADAS: 8 horas

FECHA DE APROBACION POR LA DIRECCION:

Nº	TEMA	H/C	OBSERVACIONES
1	Misión, Tareas primarias. Organización operativa general.	1	
2	Despliegue actual. Facilidades. Capacidades y limitaciones. Poder militar.	2	
3	Nociones básicas de la Doctrina Operacional del Ejército.	1	
4	Organización y equipamiento de las diferentes Unidades de Combate. Blindados. Infantería. Artillería.	3	
5	Medios. Plan de Adquisiciones.	1	



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

51

SECRETO

ANEXO "BRAVO"

CONFIDENCIAL



CURSO DE ESTADO MAYOR NAVAL E I.M.

AREA VI: TACTICA Y DOCTRINAS MATERIA: FUERZA AEREA

PROPOSITO: "Proveer los conocimientos necesarios sobre organización, medios, despliegue y doctrina del componente FUERZA AEREA a efectos de capacitar a los Jefes Cursantes para intervenir en Planeamientos Conjuntos".

METODO ENSEÑANZA: Clases

HORAS ASIGNADAS: 8 horas

FECHA DE APROBACION POR LA DIRECCION:

Nº	TEMA	H/C	OBSERVACIONES
	DESARROLLO DEL PROGRAMA		
1	Misión de la Fuerza Aérea. Conceptos sobre poder aeroespacial. Características básicas de la estrategia aeroespacial.	1	
2	Operaciones Aeroespaciales Estratégicas. Concepción de la guerra. Análisis y planeamiento del esfuerzo con armamento aéreo.	1	
3	Operaciones Aeroespaciales de Defensa. Sistema de vigilancia. Material aéreo de combate. Misiles aire-aire. Artillería Antiaérea.	1	
4	Operaciones Aéreas de Transporte. Transporte Estratégico y Táctico. Asalto aéreo. Otras tareas.	1	
5	Operaciones Aéreas Tácticas. Conceptos fundamentales. Tareas de la FAA. Organización en un TO. Sistema de control aerotáctico.	1	





SECRETO

CONFIDENCIAL

Nº	TEMA	H/S	OBSERVACIONES
6	Doctrina de guerra compatibilizada. Equipamiento y organización de las unidades de combate más importantes. Despliegue operativo actual. Poder Combativo Relativo..	3	



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE



RATIFICACION POR LA EXPERIENCIA BELICA DE LOS ASPECTOS BASICOS DE LA INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO DE INFANTERIA DE MARINA

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 20/83 "S"
de fecha 24 de mayo de 1983




SECRETO

COPIA Nº
PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS DE
ACCIONES DE COMBATE
BUENOS AIRES, de mayo de 1983

RATIFICACION POR LA EXPERIENCIA BELICA DE LOS ASPECTOS BASICOS DE LA INSTRUCCION Y ADIESTRAMIENTO DE INFANTERIA DE MARINA.

1. HISTORIA DEL PROBLEMA.

1.1. Las pautas que orientaron desde el principio la instrucción y el adiestramiento de los Cuadros y Tropa de Infantería de Marina estuvieron influenciadas por circunstancias de muy distinta naturaleza. Se puede citar como ejemplo, las siguientes:

1.1.1. Procedencia de los primeros miembros del Personal Superior que formaron el Cuerpo de Defensa de Costas (Otros Cuerpos de la ARMADA y del EJERCITO ARGENTINO).

1.1.2. Personalidades de los que tuvieron la responsabilidad de orientar los esfuerzos en este ámbito.

1.1.3. Experiencias derivadas de las grandes conflagraciones mundiales o conflicto bélicos de corte limitado.

1.1.4. Asesores, doctrinas y escuelas de ARMADAS extranjeras.

1.1.5. Incorporación de nuevos medios y consecuentemente la modificación en técnicas y tácticas.

1.1.6. El constante progreso en la ARMADA del concepto de Poder Naval Integral.

1.2. Pese a la influencia de los factores enunciados precedentemente, que ciertamente han incidido más en el ámbito de las doctrinas y de las técnicas, hay una constante argumental que se repite para la instrucción de Cuadros de baja jerarquía y tropa, y ha servido para lograr la Instrucción Básica en los niveles individuales y de dotación. Este conjunto de prescripciones, de procedimientos y de aparentes poco trascendentes asuntos, constituyen el esquema que el "Instructor" ha ido reiterando a lo largo de los años, en muchos casos sin la convicción de la utilidad final.

1.3. El conflicto del Atlántico Sur podrá o no hacer modificar grandes criterios de orden táctico o estratégico pero definitivamente ha permitido ratificar, en otros casos enriquecer y en algunos descartar, la conveniencia y acierto de una gran cantidad de esas "pequeñas cosas" cuya suma hacen a la eficiencia y/o eficacia de lo más bajos niveles de las organizaciones de combate o de las armas aisladas. Tomadas individualmente no tendrían identidad suficiente, a la que se llega, englobándolas en una única RECOMENDACION para su consideración.

///...2



1.4. En este documento se establece como ámbito de análisis los aspectos de instrucción y adiestramiento que corresponden a las Unidades y no incluyen lo que compete a la acción de Comandos y Estados Mayores.

1.5. Como la valorización de estos hechos proviene desde los más bajos niveles, aún el de combatiente aislado, las conclusiones preliminares al respecto han sido oportunamente recogidas y promulgadas como ACCIONES RECOMENDADAS por los Comandos correspondientes para su inmediato aprovechamiento. Por lo expresado esto constituye una suerte de recopilación a la que obliga la muy numerosa cantidad de elementos de juicio analizados.
El reenunciado de las recomendaciones tiene como propósito normalizar la eventual dispersión de los argumentos que se señalan y sirve para información y efectos de los otros componentes del Poder Naval.

1.6. La reafirmación de los elementos de juicio que se plantean, proceden de la experiencia personal adquirida en las primeras líneas de combate, lo que no solo tiene el valor empírico sino obliga en consideración al conocimiento de aquellos combatientes a una difusión mas adecuada.

2. HECHOS QUE INFLUYEN EN LA SOLUCION.

2.1. Las Fuerzas Armadas comprometidas en el conflicto del Atlántico Sur estuvieron realmente sometidas a la acción del combate terrestre convencional con participación por parte del enemigo de medios navales y aéreos, con influencia de moderna tecnología y en circunstancias de carácter extremo en lo que respecta a terreno, clima y meteorología, en el marco del accionar conjunto, sin facilidades de acantonamiento y con una muy prolongada permanencia en las posiciones de combate.
Por lo descripto, la circunstancia ha sido lo suficientemente severa como para que se extraigan conclusiones muy valederas.

2.2. A dicha prueba fue sometida la Armada y en particular la Infantería de Marina, sus organizaciones, sus niveles de adiestramiento, sus apoyos, su equipo y la calidad de sus combatientes, lo que transforma en íntegras las circunstancias de las cuales se han extraído conclusiones.

2.3. El hecho que la Armada vaya al conflicto del Atlántico Sur sin experiencias similares en su historia contemporánea, valoriza particularmente el acontecimiento.

2.4. Además debe tenerse en cuenta que el desarrollo de la crisis desde su comienzo hasta su culminación es de muy rápido trámite lo que ha conspirado para lograr la actitud mental adecuada frente al fenómeno.



...///3

2.5. Debe ser enfatizado el hecho de que el conflicto ha sido con una potencia militar de primer nivel, con gran experiencia de guerra y con una actitud mental de alistamiento propio de una potencia con compromiso militares inminentes.

2.6. Las hipótesis de conflictos en consideración, no señalaban francamente la posibilidad de esa crisis, especialmente en cuanto a quien sería el oponente.

2.7. El conflicto además de la naturelaza militar específica ha tenido factores de naturaleza política en el orden internacional y nacional que han condicionado ciertas decisiones, colocando un ingrediente más para hacer atípica la circunstancia.

2.8. Los hechos que se consideran como influyentes arriba mencionados tienden a demostrar que en base a su integridad son lícitas las conclusiones derivadas.

3. CONCLUSIONES.

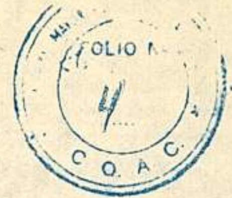
Se recogen y ratifican del conjunto de documentación considerada las conclusiones que para cada tema se enuncian a continuación teniendo en cuenta que todas ellas han merecido en los documentos de que provienen, un detallado análisis. Asimismo en algunos casos la sóla mención del tema eximiría de todo comentario, por ser evidente lo que se quiere afirmar.

3.1. INTENSIFICACION DEL ADIESTRAMIENTO EN INSTRUCCION NOCTURNA.

Siempre ha sido tema de la Infantería de Marina la Instrucción Nocturna. De los ingleses se ha adquirido, no solo la vigencia de la modalidad, sino que se ha podido dimensionar la importancia de esta capacitación, que permita poner al servicio de las propias intenciones, la ventaja de sustraerse de las vistas del enemigo.
Por supuesto que la técnica ha desarrollado lo necesario para facilitar la actividad en bajas condiciones de visibilidad.

3.2. INTENSIFICACION DEL ADIESTRAMIENTO FISICO EN TODAS LAS JERARQUIAS.

Ha sido fundamento para la capacitación física afirmar que el combate somete al combatiente a rigurosísima exigencias. Es un hecho incuestionable que el estado físico del combatiente hace directamente a su eficiencia en combate y es un elemento básico para lograr un alistamiento aceptable de las Unidades.
Se entiende que el estado físico requiere un tiempo prudencial para ser adquirido, partiendo de una selección inicial del personal apto para asimilarlo.
El conflicto Malvinas demuestra que muchas fracciones de Infantería de Marina entraron en combate con el adiestramiento físico normal de tiempo de paz y no hubo un lapso razonable para incrementarlo a los niveles ACEPTABLES.



3.3. INTENSIFICACION EN LA UTILIZACION DE LOS MEDIOS NO ORGANICOS.

Para la Infantería de Marina, tiene carácter circunstancial, operar con elementos mecanizados, terrestres, helicópteros, lanchas, transporte motor, etc.
Pese a ello, de tener que hacerlo, (en la guerra de Malvinas de hecho se actuó con estos elementos), no se debe ser sorprendido y ello implica que se ratifica la necesidad del adiestramiento con esos medios no orgánicos. "

3.4. INTENSIFICACION DEL ADIESTRAMIENTO EN CIRCUNSTANCIAS ESPECIALE

Lo que tradicionalmente hemos señalado como circunstancias especiales, teniendo en cuenta que ello significa condiciones no habituales de terreno, clima y meteorología, resulta que durante el desarrollo del conflicto Malvinas se demuestra que no sólo no son especiales sino que son habituales, particularmente en los momentos fundamentales del combate.
Con este criterio debe desarrollarse la capacitación correspondiente. Por otra parte a la luz de las hipótesis y de la naturaleza de nuestro territorio, es de esperar que se deberá actuar casi invariablemente en circunstancias de las denominadas especiales.

3.5. INTENSIFICACION DEL ADIESTRAMIENTO EN LAS CONDICIONES MAS REALES POSIBLES.

El criterio de asumir los riesgos consecuentes de la actividad específica, debe ser una constante. Lo inverso sería que solo con el acto de combatir, se podría adquirir la evidencia sobre la severidad a que se somete el combatiente, no solo por la acción del enemigo, sino por las circunstancias de todo tipo que definen la contingencia bélica. Vale como ejemplo pensar que las limitaciones reglamentarias del adiestramiento en armas deben ser replanteadas (ejemplo tiro a lo largo y por encima de la propia tropa).

3.6. INTENSIFICACION DEL ADIESTRAMIENTO ANFIBIO.

La carencia histórica de los medios, ha ido relegando en el orden de prioridades la instrucción y el adiestramiento anfibio.
Resulta obvio que la ejecución de operaciones anfibias presupone la adquisición previa del correspondiente adiestramiento.

3.7. INTENSIFICACION DEL ADIESTRAMIENTO EN OPERACIONES CON HELICOPTEROS.

El elemento que más intensamente y con diversos propósitos ha utilizado el enemigo, es el helicóptero.
Las características del adiestramiento propio con este medio, debe ser en el futuro de mayor intensidad y común a todas las unidades, incluyendo las logísticas, para eliminar las carencias que al respecto se han puesto en evidencia.

///...5

3.8. REACTUALIZAR EL CRITERIO DE ADIESTRAMIENTO EN TECNICA DEL ARMA.

La capacidad del usuario para lograr del elemento o arma a su disposición, el máximo de su capacidad técnica, define el propósito del adiestramiento en TECNICA DEL ARMA.
Por las características del combate moderno es necesario ampliar los límites del conocimiento específico del elemento asignado, de manera tal que por ejemplo, a nivel de la fracción de Infantería de Marina todos sus componentes tengan conocimientos del equipo de comunicaciones que tiene asignado.
Con igual criterio, con armas de dotación, la totalidad del personal, debe estar instruído para ocupar cualquier puesto dentro del rol de la dotación.
Esto es especialmente aplicable a los cuadros. Los Jefes de las pequeñas fracciones deben tener el dominio completo del uso y empleo del equipo y armamento asignado a toda sú dotación.

3.9. INTENSIFICACION EN LA INSTRUCCION DE LOS CUADROS.

Con el conflicto en el Atlántico Sur queda otra vez demostrado que las acciones de combate son en definitiva la suma de las acciones de las pequeñas fracciones que en muchos casos deben actuar y resolver en forma aislada.
El criterio para el adiestramiento de los cuadros debe partir de la precedente afirmación y constituye un error pensar que el Jefe de la Unidad o subunidad, estará en aptitud y oportunidad para resolver todas las alternativas que el combate le plantee. Es por ello vital el nivel de adiestramiento de los cuadros desde las más bajas jerarquías.

3.10. INTENSIFICACION DEL ADIESTRAMIENTO EN TAREAS DE INGENIEROS A NIVEL FRACCIONES DE INFANTERIA.

Las unidades de Infantería Artillería y Comunicaciones, deben readquirir la capacidad para la ejecución y deben preveerse los elementos necesarios, para el trabajo de Ingenieros que le compete ejecutar, por ejemplo obras y fortificaciones para la defensa, obstáculos e instalación y detección de campos minados entre otros.
Hay suficiente experiencia recogida al respecto de como, el perfeccionamiento constante de las obras y abrigo para el personal disminuye sustancialmente el número de bajas. Esto como ha sucedido en la realidad, es particularmente cierto cuando se hace uso de Artillería Naval, Artillería Terrestre y armas pesadas de Infantería.

3.11. MANTENIMIENTO Y UTILIZACION DEL EQUIPO Y ARMAMENTO INDIVIDUAL Y MATERIAL DE CAMPAÑA.

La preservación de la eficiencia del personal y eficacia de las armas pasa necesariamente por el adiestramiento para el uso adecuado que del equipo individual armamento y material de campaña haga el combatiente.



La posibilidad de ser destacado sin preaviso a zonas alejadas de bases de apoyo logístico e inhóspitas, lleva a la necesidad de asegurar que el equipo individual de las Unidades de combate esté probado antes de entrar en acción. Mochilas rotas, carpas defectuosas, parkas permeables, etc., ponen en peligro la eficacia y produce bajas innecesarias.
Un viejo argumento de instrucción, llevaba a convencer a la tropa, de la necesidad de identificarse con el arma provista; a tal punto tiene vigencia el criterio que puede afirmarse que la eficiencia básica, se inicia en la identificación del hombre y su arma; la eficacia y seguridad cón su arma, da confianza al combatiente, contribuye a su valor, su moral y por extensión a la de su fracción.

3.12. INTENSIFICACION EN LA CAPACITACION EN REGLAJE Y DIRECCION DE TIRO.

El conflicto puso en evidencia la importancia, y que la mayor cantidad posible de cuadros, el nivel de la fracción y subunidad estén en condiciones de reglar y dirigir el tiro de las armas de apoyo.
La mayor cantidad, responde a la necesidad de no comprometer en esta tarea vital, a los que orgánicamente tienen responsabilidad en la conducción de la fracción (Jefes de Fracción y Jefes de Subunidad, etc.).

3.13. INTENSIFICAR EL ADIESTRAMIENTO EN PRIMEROS AUXILIOS EN COMBATE.

La experiencia recogida muestra que una fracción en acción aislada, que sufre bajas, debe asumir la atención de sus heridos. Este aspecto, es fundamental para la expectativa de vida del herido como la moral del conjunto.
El tener conocimiento y práctica en el empleo de los medios de curación individual, y de que medidas se deben adoptar ante la evacuación de un herido, salva vidas y fortalece la moral del conjunto.

3.14. INTENSIFICACION DEL ADIESTRAMIENTO EN CONTRAINTELIGENCIA.

La intensificación del adiestramiento en Contrainteligencia para la rutina de tiempo de paz, va consolidando una convicción al más bajo nivel jerarquico, que luego facilitará en forma integral la preservación del secreto.
Este argumento, encuentra apoyo, en numerosos ejemplos de indiscreción producidas por la tropa o cuadros de baja jerarquías que escapan del control de los Jefes correspondientes.
La naturaleza de los medios técnicos que existen en la actualidad, facilita esa indiscreción a través, por ejemplo, de equipos de radio de fácil operación y alcance ilimitado.

3.15. INTENSIFICACION DE LA INSTRUCCION SOBRE LEGISLACION DE LEYES DE LA GUERRA Y MANEJO DE PRISIONEROS DE GUERRA.

La ARMADA vivió la situación de tratar con prisioneros de guerra en una cantidad considerable, además debío asumir la rendición y control de una plaza.

///...7

SECRETO





Luego el personal de la ARMADA le tocó vivir el hecho de ser prisioneros de guerra.
En ambos casos se evidenciaron desconocimientos en su aplicación.
En la ARMADA debe instruirse y adiestrarse en el conocimiento y uso de las leyes de la guerra con el fin de evitar bajas inútiles, sacar provecho táctico y evitar consecuencias políticas desfavorables.
La referencia obliga en todo planeamiento (como un subpárrafo más) su inclusión en los manuales de combate, el uso de tarjetas de combate con una ayuda memoria al respecto, su estudio en todos los niveles de enseñanza naval, son medidas que darían un adecuado énfasis en la materia.
En este contexto cobra particular importancia la idoneidad con que se efectúe el primer interrogatorio a nivel de unidades de primera línea.

3.16. INTENSIFICACION PARA EL ADIESTRAMIENTO EN LA IDENTIFICACION DE MEDIOS ENEMIGOS.

La circunstancia, ya expresada, de la habitual presencia de unidades aisladas y/o dispersas en el terreno, a cuyo nivel está la decisión para el empleo de las armas, hace necesario perfeccionar el adiestramiento al respecto del armamento, equipo, aeronaves, vehículos, etc. que puedan hacerse presente en el campo de combate.

3.17. INTENSIFICACION DEL ADIESTRAMIENTO DE LAS FRACCIONES COMO ORGANOS DE BUSQUEDA Y COLECCION DE INFORMACION.

La satisfacción de los requerimientos de Inteligencia encuentra en las fracciones de primera línea, un elemento adecuado, por su capacidad para tomar contacto con el enemigo, para actuar como órgano de búsqueda y colección de la información.
El adiestramiento al respecto debe ser tal, que esta actividad sea asumida aún cuando no existan ordenes específicas al respecto.

3.18. INTENSIFICACION DE ADIESTRAMIENTO AL RESPECTO DE LAS CAPACIDADES Y EMPLEO DE LAS COMUNICACIONES.

La experiencia adquirida en el conflicto, demuestra que el Jefe de la Fracción o Unidad de Infantería de Marina termina utilizando directamente el equipo disponible en los momentos críticos del combate.
Por dicha razón se debe asegurar que todo Jefe conozca en detalle el uso y capacidad de los equipos de comunicaciones disponibles como así también debe estar adiestrado en el empleo del medio para asegurar la confianza y seguridad de sus comunicaciones.
También se debe estar convencido de que el mantenimiento y preservación del equipo es fundamental para el ejercicio de su Comando.

SECRETO



...///8

3.19. IMPLEMENTAR LA INSTRUCCION DE CME A NIVEL DE FRACCION DE INFANTERIA DE MARINA

Las Unidades y Subunidad de primera línea, son sometidas a accionar de guerra Electrónica que tienden a interferir sus comunicaciones, localizar su posición y a interceptar las órdenes para su posterior análisis.
Debe instruirse a la gente para adoptar adecuadas y oportunas acciones aunque más no fuera de naturaleza pasiva que contrarresten las CME enemigas.

4. ACCION RECOMENDADA.

Divulgar a través de las vías y comandos responsables, el hecho que el conflicto bélico con GRAN BRETAÑA, ha servido para que en el orden y nivel establecido en este documento, se reafirmen pautas, procedimientos y argumentos que han servido tradicionalmente para la instrucción y adiestramiento de los cuadros de Infantería de Marina.
En consecuencia recomendar perseverar en la aplicación de esa orientación en la instrucción, en el criterio que la eficiencia y la eficacia en los niveles básicos de las organizaciones, posibilitan la obtención de unidades aptas para el combate.

Fdo
ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

ES COPIA



EUGENIO BAUTISTA VILARDO
CAPITAN DE FRAGATA DE I. M.

CARTOGRAFIA OPERATIVA

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 24/83 "S"
de fecha 14 de junio de 1983



17



SECRETO

COPIA Nº
PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS
DE ACCIONES DE COMBATE.
BUENOS AIRES, 9 de junio de 1983.
Nº DE REFERENCIA: CAP ØØ2

CARTOGRAFIA OPERATIVA

1. HISTORIA DEL PROBLEMA.

A consecuencia del conflicto de MALVINAS, en diversas operaciones llevadas a cabo por unidades navales, aeronavales y de infantería de marina, se puso de manifiesto la falta de la cartografía necesaria tanto para el planeamiento como para la realización de dichas operaciones.

En el caso particular de las unidades de superficie, éstas por lo general disponen de un juego de cartas náuticas argentinas y algunas extranjeras (en su mayoría británicas), pero dichas cartas náuticas persiguen el fin primordial de permitir la navegación y facilitar la seguridad náutica, conteniendo por ello la información útil a ese propósito pero carecen de toda otra información imprescindible para llevar a cabo operaciones navales modernas.

En el reciente conflicto de MALVINAS, diversas unidades debieron intervenir en operaciones próximas a la costa como así también en otras que implicaban el uso de un helicóptero en vuelo sobre tierra.

En dichas operaciones se puso de manifiesto la carencia de la adecuada cartografía de bombardeo, cuya importancia resulta innecesario resaltar.

También se sintió la necesidad de contar con cartografía que proporcione el relieve terrestre; este requerimiento es imprescindible para fijar las derrotas del helicóptero en particular (y de las aeronaves en general) cuando se opere en zonas con amenaza enemiga, en forma de poder ubicar cañadones y otras formaciones del terreno que por sus peculiaridades ofrezcan protección contra la detección enemiga, así como contra el empleo de sus armas.

Igualmente la misma necesidad se puso de manifiesto en los casos en que una unidad de superficie debió operar cerca de tierra en una zona de amenaza aérea potencial, para permitirle conocer los ejes prioritarios de aproximación de los ataques enemigos.

Para esta necesidad citada precedentemente, no es de utilidad la cartografía aeronáutica general, pues la misma está orientada a la seguridad del tránsito aéreo y no a la planificación de operaciones a baja altura.

Asimismo, las unidades de superficie como así también los submarinos, sintieron la carencia de la adecuada (y actualizada) cartografía no-sub, cuya importancia tampoco requiere ser resaltada.

/.

./



A lo expuesto precedentemente, cabe agregar la siguiente información:

1.1. Publicación R.O-2-026 "PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES DE MINADO" (PROFUARA Nº 9) (Artículo 207, página 02-4)

"El Comando de Operaciones Navales en función de los posibles Teatros de Operaciones requerirá al Servicio de Hidrografía Naval la información oceanográfica, hidrográfica y meteorológica necesaria para el planeamiento.

Cuando la información se refiera a Teatro de Operaciones que abarque territorio extranjero, los Elementos Esenciales de Información serán requeridos al Servicio de Inteligencia Naval, Organismo que establecerá las coordinaciones necesarias con el Servicio de Hidrografía Naval."

1.2. Del informe de la DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL NAVAL. Estudio Resolución COAR Nº 398/82"S" - "ANALISIS DEL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO NAVAL Y SU FUNCIONAMIENTO DURANTE EL CONFLICTO". (Anexo IX - Servicio de Hidrografía Naval - Punto 1.13. "Debilidades en las previsiones de los acopios, causas y consecuencias" - CARTOGRAFIA).

"La mayor cantidad de pedidos correspondió a la cartografía de la zona de operaciones, de la cual no se disponía de cartas propias en detalle, por no haberse efectuado nunca relevamientos. La cartografía existente era británica, la cual es la reglamentaria en la Armada cuando no existe cartografía propia.

El Servicio no estaba en condiciones de cumplir con todos los pedidos que recibió.

Se solucionó el tema copiando inicialmente las cartas británicas en un copicentro Xerox y posteriormente en la copiadora del Servicio.

Si bien, debido al tamaño de las cartas, las mismas debieron ser pegadas, se estima que el requerimiento fué cumplido, no existiendo quejas al respecto."

1.3. Del informe de la FUERZA DE APOYO ANFIBIO - AGRUPACION DE COMANDOS ANFIBIOS (página 23)

"Para el planeamiento de la Operación Rosario no se dispuso con la anticipación suficiente del material fotográfico y cartografía necesarios tanto en calidad como en cantidad.

Durante las operaciones posteriores realizadas en las ISLAS MALVINAS por la fracción destacada por esta Unidad se observaron las siguientes falencias:

//..





..//

a) Falta de cartografías adecuadas para todos los integrantes de las patrullas, lo que se hizo más notable ante la necesidad de fraccionarse por exigencias propias de las misiones a cumplir y, aún más, por la acción del enemigo, que provocó casos de aislamiento individual.

b) Falta de información aerofotográfica actualizada sobre la situación del enemigo."

1.4. Informe de la TERCERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE CAZA Y ATAQUE (Punto 1.9. Sugerencias, item 1.9.3., página 5)

"La Base desde la que se operó no contaba con el apoyo adecuado para un normal desenvolvimiento de la Unidad, como por ejemplo furrieles, fotocopiadoras, materiales cartográficos, etc., lo que motivaba que los pilotos debieran realizar tareas ajenas a las operaciones en sí. Incluso se desconocía en base a que cartografía se ordenaban las misiones y si las mismas coincidían con las propias."

2. HECHOS QUE INFLUYEN EN LA SOLUCION.

2.1. Las unidades de superficie en general disponen de cartas náuticas (argentinas en su mayoría y algunas extranjeras) cuyo fin primordial es permitir la navegación y facilitar la seguridad náutica.

2.2. En general las unidades de la Armada carecen de adecuada (y actualizada) cartografía necesaria para el planeamiento y la realización de operaciones navales en las áreas potenciales de conflicto.

2.3. Tradicionalmente, la cartografía extranjera con que se manejó la Armada, ha sido de origen británico. Resulta obvio mencionar que en el futuro inmediato no se dispondrá de la misma (ya sea de nueva cartografía como asimismo de la actualización de la ya existente).

2.4. Dentro de las carencias de cartografía, cabe mencionar también las cartas de bombardeo, las cartas no-sub, las cartas para navegaciones aéreas rasantes, las cartas para apoyo aéreo cercano, etc.

3. CONCLUSIONES.

3.1. Las unidades navales, aeronavales y de infantería de marina carecen de la adecuada y actualizada cartografía operativa, imprescindibles para el planeamiento y la ejecución de operaciones de guerra en las áreas potenciales de conflicto (MALVINAS; GEORGIAS; SANDWICH DEL SUR; ZONA AUSTRAL; CANALES FUEGUINOS; ZONA PACIFICO SUR; ETC).

3.2. Dentro de la mencionada cartografía operativa es dable mencionar: cartas de navegación, cartas de bombardeo, cartas no-sub, cartas para apoyo aéreo cercano, cartas de relieve terrestre, cartas para navegaciones aéreas rasantes, etc.

///...

...///



3.3. Ante la actual situación con GRAN BRETAÑA, debe contarse con un stock completo de cartografía y publicaciones mundiales de un tercer país.

3.4. Deberá encararse en el futuro la normalización o standarización de la cartografía operativa a nivel de las tres Fuerzas Armadas, de manera tal de evitar superposición de esfuerzos (con el consiguiente exceso de gastos a que ello conduce) como así también posibilitar el uso eficiente de dicha cartografía en Operaciones Conjuntas.

4. ACCIONES RECOMENDADAS.

De todo lo expuesto precedentemente, se sugiere:

4.1. Elevar el presente informe al señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA solicitando la formación de una Comisión especial (integrada por Personal Superior orientado en Superficie, Submarinos, Aviación Naval y del Escalafón de Infantería de Marina así como también por Personal Superior del Servicio de Hidrografía Naval) que estudie con carácter de urgente, los siguientes temas:

4.1.1. Relación de la adecuada (y actualizada) cartografía operativa que la ARMADA debe contar para el planeamiento y la realización de operaciones de guerra en las áreas potenciales de conflicto.

4.1.2. Confección con carácter prioritario de dicha cartografía.

4.1.3. Obtención de un stock completo de cartografía y publicaciones mundiales (en especial, de las áreas potenciales de conflicto) de un tercer país (de acuerdo a lo mencionado en 3.3.).

4.1.4. Prever la ulterior reunión de dicha Comisión especial con sus pares del EJERCITO y FUERZA AEREA, a fin de normalizar la confección, obtención, distribución y uso de la cartografía operativa que sea de utilidad a las tres Fuerzas Armadas y por ende posibilite la realización de eficaces Operaciones Conjuntas.-



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE



RECOMENDACIONES DE ADIESTRAMIENTO EN SITUACIONES RIGUROSAS SURGIDAS DE LA EXPERIENCIA DEL CONFLICTO ANGLO - ARGENTINO EN EL ATLANTICO SUR

Informe elevado por Oficio ESGN,COAC Nº 26/83 "S"
de fecha 21 de junio de 1983





SECRETO

COPIA Nº
PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS
DE ACCIONES DE COMBATE
BUENOS AIRES, de junio de 1983.

RECOMENDACIONES DE ADIESTRAMIENTO EN SITUACIONES RIGUROSAS SURGIDAS DE LA EXPERIENCIA DEL CONFLICTO ANGLO-ARGENTINO EN EL ATLANTICO SUR.

REFERENCIAS:

a. R.O.-2-009 "PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES ANFIBIAS" (PROFUARA 4)

b. R.O.-2-015 "NORMAS PARA EL ADIESTRAMIENTO NAVAL" (NORAD Ø1).

c. R.O.-4-053 "EL BATALLON DE I.M.".

d. R.O.-4-012 "NORADIM".

e. R.C.-2-1 "REGLAMENTO DE CONDUCCION PARA LAS FUERZAS TERRESTRES".

f. R.O.-3-101 "NORMAS PARA EL ADIESTRAMIENTO DE LA FLOTA DE MAR" (NORAD 101).

g. Expedientes internos de la COAC Nros. Ø158 - Ø166 - Ø167 - Ø168 - Ø169 - Ø243 - Ø36Ø.

h. Acción Recomendada de la COAC "ADIESTRAMIENTO EN ARMAS".

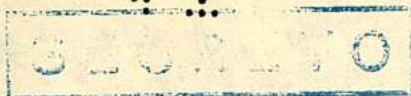
1. HISTORIA DEL PROBLEMA:

El Coronel Ruso NAMOLOV en su libro "EL PROGRESO CIENTIFICO TECNICO" señala, "Para los fines de adquirir rápidamente experiencia y los hábitos de hacer un juicio rápido y objetivo de la situación, es esencial que se conduzcan juegos de guerra bajo circunstancias tan reales como sea posible, similar al combate y bajo las más diversas condiciones".

Las Fuerzas Armadas de los EE.UU. consideran que, para la formación del carácter, existen dos clases de valor, el físico y el moral, éste es intrínseco de cada individuo, mientras que el primero es formativo y se adquiere con el desarrollo del dominio del individuo mismo, a través de la resistencia física y la idoneidad de cada uno en su función y/o especialidad.

Estos atributos adquiridos, reducen al mínimo el temor y maximizan el discernimiento prudente bajo presión y que, considerado con el elemento suerte, a menudo llevan al éxito aún en situaciones que parecen insolubles.

///...2





En Gran Bretaña, se dá particular importancia á lo que ellos llaman "los jóvenes soldados", se les permite el ingre so como voluntarios a los regimientos destinados a tal efecto al finalizar la escuela secundaria, donde se los somete a severas pruebas de resistencia, mediante actividades teñidas de sentido aventurero y de cuyos resultados se efectúa una rigurosa selección para ser tenido en cuenta en el futuro.

Las ejercitaciones que desarrollan, consiste en conocimientos de cartografía, lectura de cartas topográficas, fotografías aéreas y marchas a pie que incluyen desplazamientos cuyos recorridos oscilan entre 56 y 80 Km., según las edades, en no más de 32 horas en los que se incluyen 10 horas de actividades nocturnas, todo ello bajo rigurosas condiciones de terreno y meteorología, lluvia torrenciales, densa niebla y vientos fuertes.

Estas actividades, tienden a la formación de líderes y al desarrollo de una acentuada confianza en sí mismo para actuar en condiciones adversas.

Como experiencia durante la IIGM, sobre la incidencia de un inadecuado adiestramiento en situaciones rigurosas, se puede señalar la acción alemana en el norte de Italia, contra la División de Infantería Brasileña a la que le asestó un golpe de gracia desde las primeras acciones de combate, dado que los alemanes conocían el bajo nivel de instrucción y que además esas fuerzas, no estaban adiestradas para soportar las condiciones climáticas y fisiogeográficas del riguroso invierno europeo.

Durante el conflicto Anglo-Argentino en las Islas Malvinas, se han verificado a través de distintas acciones de los componentes de la ARMADA, la necesidad de imponer a la misma una nueva tónica en el adiestramiento, ya sea a las Unidades de Superficie, Submarinos, Aeronaves y unidades de I.M., respecto a la necesidad de efectuar ejercitaciones en situaciones límites.

2. HECHOS QUE INFLUYEN EN LA SOLUCION.

2.1. "El adiestramiento en armas de las unidades navales ha estado siempre sujeto a una serie de condicionamiento cuya inobservancia traía aparejado la no realización del ejercicio de armas en cuestión.

Entre dichos condicionamientos cabe mencionar:

a) Restricciones de tiempo (en su mayoría diurnos).

b) Restricciones meteorológicas (poco viento y/o mar; buena visibilidad; etc.).

c) En áreas de operaciones irreales (Golfo Nuevo, Golfo San José, el Rincón, etc.).





d) Con munición inerte.

e) Sin fallas ni averías programadas.

f) Sin práctica de Rol de Bajas en la dotación.

g) Con restricción de oportunidad (sin factor sorpresa).

h) Con elevadas Normas de Seguridad; etc".

(INFORMACION DE LA ACCION RECOMENDADA DE REFERENCIA "h")

2.2. "Algo similar acontece en el adiestramiento general de las unidades navales, pués las condiciones meteorológicas (mar, viento, lluvias, nieblas, etc.), han sido gravitantes en la realización/formulación de ejercicios tales como:

- Salida y entrada de puertos y/o fondeaderos.
- Reaprovisionamiento de combustible.
- Pasar al habla.
- Navegación por aguas restringidas.
- Operaciones con aeronaves y/o helicópteros.
- Evoluciones.
- Operaciones antisubmarinas coordinadas con dos o más unidades de superficie; etc.".

(SEGUN ACCION RECOMENDADA DE REFERENCIA "h")

2.3. "El adiestramiento que efectúa la I.M. si bien está más próximo a lo deseable, necesita hacer algunos ajustes, tales como:

- Adiestramiento nocturno intensivo.
- Mejorar técnicas y elementos para el combate nocturno.
- Adiestramiento físico más intensivo y permanente.
- Aceptar los costos del adiestramiento operativo intensivo.
- Efectuar siempre tiro con todas las armas, por entre los claros y por entre la propia tropa.
- Ejercitaciones contínuas con munición de guerra y uso intensivo de munición trazante".

(INFORME CTE. BIM5 - Referencia f. Ø168).

2.4. "Falta de acabados procedimientos para la conducción en actividades de combate nocturno, fundamentalmente respecto a técnicas del tiro, desplazamientos, familiarización a la obscuridad y medidas de coordinación necesarias que surgen de una



experiencia dada por un adiestramiento profundo y circunstancias reales."

(INFORME CTE. BIM5 - Referencia f. Ø168).

2.5. "Limitaciones propias de visibilidad por niebla u oscuridad, que incidían sobre la capacidad operativa de la unidad por no contar con armamento todo tiempo."

(INFORME CTE. del BIAA - Referencia f. Ø168).

2.6. "Dado la veteranía del personal Comando Anfibio y el mínimo de personal recibido de pase en el corriente año, el personal de las Secciones de Comandos Anfibios, se encontraban en condiciones de cumplir sin inconvenientes la misión asignada. Esto requería de los participantes un nivel aceptable de adiestramiento físico y de combate (TERRESTRE), pero cierto número de participantes en la operación que integraban las Secciones de Servicios, no se encontraban en las condiciones físicas ideales."

(INFORME CTE. de la APCA - Referencia f. Ø169).

2.7. "Efectuar ejercitaciones realistas aceptando los riesgos inherentes y reducir drásticamente las recomendaciones sobre seguridad, que normalmente surgen de actuaciones de justicia, restringiendo cada vez más nuestra capacidad operativa y la agresividad de nuestro personal."

((INFORME 2 - CTE. AGRUPACION NAVAL MALVINAS - Referencia Ø158)

2.8. "Se notaron ciertas falencias en el adiestramiento físico y en la capacidad operativa de las unidades para operar de noche o con escasa visibilidad."

(INFORME COIM - Referencia Ø166).

2.9. "Se debe mejorar el adiestramiento físico del personal."

(INFORME COIM - Referencia Ø166).

2.10. "Se debe mejorar e intensificar el adiestramiento nocturno."

(INFORME COIM - Referencia Ø166).

2.11. "Con relación al estado de preparación física previo, las cifras revelan un alarmante reconocimiento de que el mismo era pobre, pudiéndose afirmar que la condición física estaba por debajo de los niveles normales."

(INFORME DGIN - Expediente COAC N° 360)



2.12. "Las evaluaciones relativas a la capacidad técnica para nadar 50 metros con estilo, revelan buena capacidad de Oficiales (80%) y muy bajo nivel de Suboficiales (15%) y de Conscriptos 16%, lo que permitiría asegurar que la actitud de embarco es de inseguridad en este aspecto, ante un potencial caso de emergencia."

(INFORME DGIN - Expediente COAC N° 360).

2.13. "Con respecto a los índices de capacidad de flotación sobre 60 minutos, los porcentajes son negativos y ascienden a 89% para Suboficiales y 91% para Conscriptos."

(INFORME DGIN - Expediente COAC N° 360).

2.14. "En cuanto a la capacidad de saltar al agua de pie ("salto de borda"), existen alto índices negativos que van desde 3 metros (Suboficiales 73%; Conscriptos 57%) hasta 10 metros (Suboficiales 90%; Conscriptos 98%)."

(INFORME DGIN - Expediente COAC N° 360).

2.15. "Se aprecia la necesidad de implantar un programa de pruebas mínimas (nadar sin exigencia de estilo 500 metros y flotar 30 minutos).

Se deberán tomar las medidas necesarias para que el personal que no cumpla con las exigencias que se consideran mínimas, sea trasladado a zonas donde se encuentre la infraestructura para darle el apoyo necesario y conseguir su capacitación."

(INFORME DGIN - Expediente COAC N° 360).

2.16. "Se considera una grave negligencia que personal de Marina de Guerra navegue en sus unidades sin la mínima condición física requerida."

(INFORME DGIN - Expediente COAC N° 360).

2.17. "Recomendaciones del presente trabajo:

a) Adecuar los Manuales de Supervivencia hacia la realidad que pueda ser circunstancia de nuestra FLOTA, especialmente lucha contra el frío.

b) Mejorar su enseñanza y comenzarla desde la ESNM y ESMA.

Realizar pruebas de natación utilitarias en el río y no únicamente en pileta.

c) Encomendar al SENID o a CITEFA el estudio de la sobrevivencia en condiciones de clima frío, el diseño de ropa especiales, etc."

(INFORME ESNM - Sobrevivientes Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" - Expediente COAC Nº 243).

3. VINCULOS Y LIMITES.

3.1. Aspectos reglamentarios y medidas que adoptaron.

3.1.1. OPERACIONES ANFIBIAS CON TIEMPO FRIO.

"Las Operaciones Anfibias ejecutadas con tiempo frío y en zona de mar helado, se ajustan a los mismos principios básicos de las realizadas en otras condiciones. Surgen, sin embargo, ciertas limitaciones para la Fuerza de Tarea Anfibia causadas por la poca visibilidad, efectos del mar helado en la movilidad de los buques y embarcaciones de desembarco y vehículos anfibios, posible pérdida o disminución de confianza en las comunicaciones, efecto de las bajas temperaturas en el rendimiento del personal y del material y deficiente movilidad a campo traviesa. Dichas limitaciones exigen consideraciones cuidadosas y detalladas durante el planeamiento y preparación de las operaciones con tiempo frío, incluyendo:

1) La adaptación y preparación de buques, aeronaves y embarcaciones de desembarco, vehículos y equipos para operar en condiciones de intenso frío.

2) Planes adecuados y flexibles para el apoyo logístico de las Fuerzas Navales y de desembarco durante la operación.

3) Equipos y abastecimientos especiales requeridos para el desembarco y para las operaciones en tierra.

4) Adiestramiento del personal en técnicas y procedimientos especiales, supervivencia y mantenimiento del material".

(del PROFUARA 4 - Cap. 21).

3.1.2. ENSAYOS PARA DESEMBARCO CON VISIBILIDAD REDUCIDA.

"Dadas las consideraciones especiales relacionadas con los desembarcos con visibilidad reducida y la detallada coordinación requerida para su ejecución, se necesita intensos ensayos para asegurar el adecuado apresto de todos los elementos participantes en la operación".

(del PROFUARA 4- Cap. 20).





3.1.3. "Las temperaturas extremas pueden afectar seriamente al desembarco. Los calores o los fríos rigurosos influyen en la capacidad del personal y del material. Los efectos negativos de las temperaturas extremas pueden ser disminuídos mediante un adiestramiento previo en ambientes similares y por la utilización de equipos y abastecimientos apropiados".

(del R.O. 4-053 EL BATALLON DE I.M.).

3.1.4. <u>OPERACIONES EN AMBIENTES GEOGRAFICOS PARTICULARES</u>.

"En estos tipos de operaciones cobrará fundamental importancia la exigencia de organizar, equipar e instruir a las tropas de acuerdo con las características Geográficas de la zona del teatro en donde deban actuar".

(del REGLAMENTO DE CONDUCCION PARA LAS FUERZAS TERRESTRES - RC-2 E.A.).

3.1.5. <u>REALISMO DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES</u>.

"Las operaciones reales podrán imponer la necesidad de actuar bajo condiciones ambientales adversas, lo que implicará que se debe tener muy en cuenta esta circunstancia y realizar ejercitaciones en situaciones climáticas rigurosas.

El estar capacitado para operar en condiciones adversas; baja visibilidad, niebla, de noche, con lluvia, en zonas frías, etc., puede ser un factor fundamental para lograr el éxito de las operaciones. Este lleva a que, dentro de lo posible y cuando las facilidades logísticas así lo permitan, las actividades de adiestramiento no deben ser suspendidas cuando las condiciones ambientales hagan difíciles y penosas las tareas a realizar, sino por el contrario se aprovecharán las mismas para dominarlas y lograr que los hombres adquieran así una mayor seguridad en el manejo de los medios".

(de las NORMAS PARA EL ADIESTRAMIENTO EN I.M. - NORADIM - Pub. R.O. 4).

3.1.6. Entre los objetivos básicos que perseguirá el adiestramiento se señala el siguiente:

"Obtener una adecuada preparación física, que permita a todo el personal resistir los rigores y penalidades del combate".

(de la NORADIM - Cap. 2).

///...8

3.1.7. "El adiestramiento naval debe desarrollarse en lo posible, en los teatros de operaciones previstos en los planes operativos en vigor. Si esto no fuera factible, se utilizarán zonas similares."

(Art. 203 del NORAD 01 - "NORMAS PARA EL ADIESTRAMIENTO NAVAL").

3.1.8. "Las operaciones navales requieren la capacidad de los hombres para operar en condiciones ambientales adversas y durante períodos de tiempo prolongados.

El personal debe mantener un estado físico que le permita actuar bajo condiciones ambientales rigurosas.

La capacidad de poder operar en condiciones adversas puede ser factor fundamental para el éxito. El adiestramiento naval debe incluir actividades en situaciones ambientales rigurosas que hagan difíciles y penosas las tareas a realizar, con el propósito de capacitarse en el dominio de los medios en dichas circunstancias.

El adiestramiento bajo estas condiciones permite la adaptación del hombre, aumentando su resistencia a los rigores ambientales, lo que contribuye a darle mayor seguridad en el manejo de los medios y le origina una actitud general de mayor fortaleza física y moral".

(Art. 204 del NORAD 01 - "NORMAS PARA EL ADIESTRAMIENTO NAVAL").

3.1.9. "El Adiestramiento Naval debe realizarse en el Teatro adecuado. El Teatro de Operaciones que surja como más probable en los planes derivados del Plan de Capacidades, es el ambiente más conveniente para realizar el Adiestramiento, a fin de proveer a su más amplio conocimiento y adaptación por parte de las dotaciones.

Para el Adiestramiento Primario, es fundamental que el Teatro y las condiciones ambientales sean favorables al aprendizaje; circunstancias excesivamente duras conspiran contra el mismo.

Para el Adiestramiento Secundario, el Teatro debe ser el mismo o similar al previsto en el planeamiento militar de mediano y corto plazo; las dotaciones deben adquirir la capacidad de operar por períodos prolongados y en condiciones ambientales adversas".

(Art. 304 del NORAD 101 - "NORMAS PARA EL ADIESTRAMIENTO DE LA FLOTA DE MAR").





3.2. En el adiestramiento de las unidades navales, debe encararse un minucioso estudio que conlleve a actualizar en forma apropiada todo lo referente a las ejercitaciones, teniendo en cuenta:

3.2.1. Su realización en toda clase de tiempo (algunas diurnas y la gran mayoría nocturnas o con baja visibilidad).

3.2.2. Sin restricciones meteorológicas (agua, nieve, mar, viento, lluvia, etc.).

3.2.3. Rever las actuales condiciones límites de operación en determinadas ejercitaciones (por ejemplo: máximo rolido permitido para operar con aeronaves y/o helicóp teros; máximo viento permitido para entrada o salida de puerto; máximo viento y/o mar para efectuar maniobra de reaprovisionamiento de combustible; etc.).

3.2.4. En áreas de operaciones similares a las potencialmente conflictivas (en el ATLANTICO SUR y no en el RINCON, GOLFO NUEVO o GOLFO SAN JOSE).

3.2.5. Empleando en las ejercitaciones de armas munición de combate (es decir las mismas que se utilizará en la guerra).

3.2.6. Sin condicionamientos de época (en cualquier estación del año, en especial en invierno y bajo rigurosas condiciones de temperaturas).

3.2.7. El actual adiestramiento en las unidades navales adolece de una serie de defectos que los alejan considerablemente de una situación real en caso de guerra (con restricciones de tiempo)en su mayoría diurnas); con restricciones meteorológicas (con mal tiempo se suspenden); en áreas de operaciones inadecuadas; empleando munición inerte; con exageradas normas de seguridad; etc.).

3.2.8. Deberá incrementarse en forma pronunciada la práctica de la navegación en aguas restringidas a fin de amarinerar a los Comandos y Planas Mayores.

3.3. El adiestramiento anfibio nocturno o en bajas condiciones de visibilidad requiere disponer de los medios navales y aeronavales adecuados para operar en todo tiempo y un adiestramiento integrado muy intenso en los lugares que más se asemejan a las probables áreas que preveen las hipótesis de conflicto tradicionales.

3.4. El adiestramiento físico debe ser impuesto en la ARMADA con decisión y energía en todos los niveles, jerarquías y especialidades, y debe incluirse al personal de servicio en condiciones de operar.

///...10

3.5. El adiestramiento físico debe orientarse a la necesidad de elegir la capacidad del hombre para el combate e imponer en él la confianza en sí mismo, dirigida al mejoramiento de la calidad del combatiente individual y de grupo.

3.6. Deben efectuarse operaciones coordinadas del poder naval integral, con mayor frecuencia e intensidad en condiciones extremas.

3.7. Para infundir al hombre confianza en sí mismo se deben efectuar ejercitaciones tanto aéreas, navales, móviles como de I.M. que impliquen riesgo, debiendo dejar de lado las imposiciones reglamentarias que limitan y anulan las voluntades de los futuros combatientes en la búsqueda de obtener un mejor y asentado juicio profesional y capacidad de decisión.

3.8. La posibilidad de una ARMADA con capacidad de operar en todo tiempo y con un elevado nivel de adiestramiento del poder naval integral creará modificaciones sustanciales en los planes del enemigo.

4. CONCLUSIONES.

4.1. Si bien queda demostrado que en la I.M., el adiestramiento físico está contemplado claramente en su reglamentación, en los hechos quedó demostrada la necesidad de incrementar enérgicamente este adiestramiento en los niveles de Jefes, Oficiales, Suboficiales, cuadros y en particular al personal de servicios.

4.2. El advenimiento de nuevos medios técnicos y tácticos que permiten operar de noche o en bajas condiciones de visibilidad en forma altamente eficiente, ha superado el adiestramiento que en operaciones nocturnas,antes del conflicto llevaba a cabo nuestra Armada.

4.3. El Poder Naval no está suficientemente capacitado para operar en forma conjunta, por carecer de los medios y fundamentalmente de los planes de adiestramiento adecuados, condición que se destaca fundamentalmente en la operación Militar por excelencia, me refiero a la Operación Anfibia.

4.4. La reglamentación vigente en la ARMADA, limita alcanzar las óptimas condiciones del adiestramiento, en beneficio de la seguridad en lo que hace a la salvaguarda de la vida de sus hombres y preservación de sus medios. Este condicionamiento debe ser modificado en la búsqueda de permitir un adiestramiento lo más parecido a las situaciones reales del combate y permitir ganar experiencia al personal en condiciones límites, tendientes a la adquisición de un experimentado juicio profesional y capacidad de decisión, puesto que un adiestramiento riguroso en la paz significa un ahorro de vidas en el combate.

4.5. El actual sistema de adiestramiento de las unidades de Superficie, se halla muy limitado por razones de seguridad. Las actividades de armas y náuticas en general poseen restricciones severas en lo que hace por ejemplo a factores meteorológicos. En esta política se incluyen acciones como: entrada y salida de puerto, maniobras de reabastecimiento, empleo de munición de ejercicio, circunstancias todas que alejan a lo actuado de condiciones similares a la de una escena de combate.

4.6. Las Ejercitaciones de Armas en las unidades de Superficie además se realizan en situaciones irreales, a saber: inadecuadas a muy baja velocidad y rumbo constante, sin considerar factor sorpresa alguno, asignación de munición reducida para la realización de tiros de ejercicio, programación de ejercicios fuera de situación.

5. ACCIONES RECOMENDADAS.

5.1. En la misma forma en que fué señalado en la ACCION RECOMENDADA de referencia "h", "ADIESTRAMIENTO EN ARMAS" es necesario crear en la ARMADA un nuevo concepto de la capacidad operativa y alistamiento para el combate y eliminar viejos conceptos y la inercia propia que crea rechazo a toda modificación o cambio; a tal efecto se sugiere:

5.1.1. Formación de una Comisión Especial integrada por Personal Superior orientado en: Superficie, Submarinos, Aviación Naval e Infantería de Marina para estudiar los siguientes temas:

5.1.1.1. Desarrollo de planes de formación desde el ingreso a la ARMADA, en los que se debe incluir metódicamente y a través del tiempo, hasta llegar a las máximas graduaciones, el sentido de la necesidad de la práctica bajo condiciones de riesgo que sean mensurables en tiempo de paz, en todas las actividades como navegación, tiro con munición de guerra, fuego y maniobra con las unidades de I.M., de Superficie y Aeronavales.

5.1.1.2. Incluir en el adiestramiento de todas las unidades navales la navegación en aguas restringidas, como así también todo tipo de ejercitación (de armas, de reabastecimiento, ataques coordinados antisubmarinos, entrada y salida a puerto y maniobras que en general exijan idoneidad, decisión y juicio profesional y arrojo), con restricciones meteorológicas diurnas y nocturnas, muy atenuadas.

5.1.1.3. Imponer en toda la ARMADA exigencias de adiestramiento físico en el personal Superior y Subalterno destinados en las unidades de combate.
Para aquellos que estén fuera de ellas, se deberán imponer exigencias para el mantenimiento del estado físico debiendo incluirse al personal de servicios.

5.1.1.4. Programar y ejecutar ejercitaciones anfibias en condiciones de baja visibilidad o nocturnas y de rigor meteorológico, niebla, lluvia, bajas temperaturas y Areas geográficas desfavorables.

5.1.1.5. Crear la conciencia en la ARMADA que el accidente producido en situaciones de riesgo en períodos de paz y que no involucren errores por negligencia, impericia e imprudencia, no implican antecedentes negativos para la carrera. Dado que como se expusiera en el punto 5.1.1.1 el Adiestramiento para la Guerra debe ser efectuado en los Teatros y bajo las condiciones que nuestras Hipótesis de Conflicto e Hipótesis de Guerra aconsejen, ya que en el período de no guerra se puede corregir; no así una vez desatadas las acciones donde los errores se traducen en derrotas.



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

ESTUDIOS GRADOS ALISTAMIENTO

PODER NAVAL Y PODER MARITIMO

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 27/83 "S"
de fecha 24 de junio de 1983

SECRETO





ESTUDIO GRADOS ALISTAMIENTO PODER NAVAL Y PODER MARITIMO

ARGUMENTO:

Establecimiento de Grados de Alistamiento del Poder Marítimo para asegurar su adecuada disponibilidad en casos de crisis y/o conflicto.

REFERENCIAS:

Ley 16.970 - Ley de Defensa Nacional.
Ley 20.318 - Ley del Servicio Civil de Defensa.
Decreto 738/67 - Reglamentario de la Ley de Defensa Nacional Nº 16.970.
Ley 17.649 - Ley de Movilización.
Decreto 4247/68 - Reglamentario de la Ley de Movilización Nº 17.649.
REGLAMENTO DE MOVILIZACION NAVAL (Ed. 1960)
DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FUERZAS ARMADAS, Arts. 2,3, 290 al 298.
DOCFUARA Arts. 101 al 106, 109, 114, 120, 121 b), 206 a).
Conclusiones "TRONADOR" (COOP y EMGA).
Conclusiones Fases II y III Conflicto Atlántico Sur (COAC).

1. PROBLEMA

Establecer Grados de Alistamiento del Poder Marítimo, a fin asegurar su adecuada y oportuna disponibilidad en caso de Crisis y/o Conflicto.

2. ANALISIS.

A. Historia.

La historia de las guerras ha mostrado como la evolución sufrida por la Ciencia y la Tecnología han producido en este drama humano dos grandes hechos, por un lado la concreción de elementos más sofisticados para alcanzar la victoria y por otro la ampliación de la población inmersa en el problema y por ende los espacios testigos, es decir estamos hablando del concepto de guerra total, que para el caso moderno es aplicable a casi todas las situaciones de cuasi conflicto o conflicto.

Paralela y consecuentemente, fué disminuyendo la libertad de acción de quienes deciden, ya que las complejidades emergentes exigen previsiones, planeamientos y aprestos.

La experiencia acumulada como surgirá al desarrollar este trabajo, muestra como el no cumplir con el precepto de la previsión puede condenar al fracaso cualquier esfuerzo realizado ya sea a nivel individual, grupal o nacional.

..//

3

Es en este espíritu que el presente Estudio, tratará de dar pautas iniciales para que, en este caso el Poder Marítimo de la Nación prevea su estado gradual de Alistamiento para enfrentar situaciones determinadas, a nivel regional o mundial, que todo Pueblo se ve en algún momento de su Historia enfrentando para resolver.

Existen en la actualidad países desarrollados que poseen SISTEMAS DE ALERTAS GRADUALES y CRECIENTES al respecto.

A su vez la experiencia recogida por la ARMADA ARGENTINA en la crisis Austral de fines de 1978 y en el conflicto Atlántico Sur (1982), evidencia una serie de inconvenientes en el alistamiento de medios resultante de preavisos insuficientes, que dieron lugar en muchos casos a esfuerzos tardíos, desordenados y en determinados casos infructuosos.

En otras oportunidades esta falta de preaviso o de decisiones oportunas llevó al empleo de unidades en operaciones reales en condiciones precarias de alistamiento, tales como niveles bajos de munición, mantenimiento incompleto, falta de equipos de comunicaciones y/o sistemas criptográficos adecuados, etc. Asimismo y en el Area Logística, se han observado fricciones por falta oportuna de capacidad de bodegas y/o de disponibilidad de la carga a transportar, así como demoras derivadas de la carencia o escasa adecuación de embarcaciones de alije y/o elementos para manipuleo de la carga.

Se considera atinente como elemento esclarecedor, transcribir los artículos 2 y 3 de la Publicación "DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FF.AA."

"Art. 2: Los conflictos entre estados, naciones o grupos sociales, en las últimas décadas, han adquirido creciente variación en sus manifestaciones y resulta cada vez más difícil la separación entre los períodos de paz y los de guerra."

"Art. 3: Se trata ahora de situaciones conflictivas de difícil diferenciación y sin límites precisos ni en tiempo ni lugar, donde coexisten la intervención violenta y no violenta del poder militar con equivalente participación de los demás sectores de la vida nacional."

Cabe agregar que las Leyes 16.970 de Defensa Nacional, 17.649 de Movilización y 20.318 del Servicio Civil de Defensa, así como sus decretos reglamentarios, brindan el adecuado marco legal.

Asimismo la ARMADA registra un antecedente de condiciones graduales de apresto para el empleo de sus fuerzas en el Marco Interno (PLACINTARA), según los siguientes lineamientos:

//..2.-

SECRETO





..//

Caso 1 - Situación normal.
Caso 2 - 30% de las Fuerzas en Apresto.
Caso 3 - 50% de las Fuerzas en Apresto.
Caso 4 -100% de las Fuerzas en Apresto.

En el ámbito de la COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE, debe consignarse que de un total de 65 Conclusiones relacionadas con las Fuerzas Navales para la Fase II (Recuperación Malvinas y Georgias) 10 indican deficiencias atribuibles a faltas de preaviso y/o falta de decisiones oportunas con respecto al alistamiento de medios.

En cuanto a la Fase III (Defensa), de 100 Conclusiones relativas a Fuerzas Navales, 16 están relacionadas con un alistamiento tardío o inoportuno de los medios.

Por último, y como elemento de valor citaremos que en fecha reciente la Fuerza Aérea Argentina, ante una actividad anormal de aeronaves extranjeras en zona limítrofe, estableció un elevado grado de apresto, sin que las otras Fuerzas Armadas tuvieran conocimiento oportuno, lo que impedía un eventual accionar conjunto.

B. Vínculos y Límites.

1) Vínculos.

a) Acción Recomendada ESGN,COAC N° 09/83"S" ORGANICA OPERATIVA.

b) Acción Recomendada ESGN,COAC N° 04/83"C" ALISTAMIENTO DE MEDIOS NAVALES.

2) Límites.

a) El presente estudio se referirá al Alistamiento del Poder Marítimo, pero se aprecia conveniente la adopción de Acciones Recomendadas equivalentes a las que se establezcan, por parte del Poder Militar en su conjunto así como por los demás factores que conforman el Potencial Nacional.

b) La Acción o Acciones Recomendadas brindarán lineamientos básicos, los que deberán ser desarrollados en detalle por los Comandos y Organismos competentes.

C. Suposiciones.

No se formulan.

D. Preguntas implícitas.

1) Como debe encararse el proceso de alistamiento del Poder Marítimo, para lograr su adecuada y oportuna disponibilidad en caso de crisis y/o conflicto?.



..//

3. SITUACION.

A. Factores que influyen en la solución.

1) Factores relativos a la Estrategia.

a) Necesidad de un adecuado y oportuno alistamiento del Poder Marítimo en función de:

(1) Exigencias Doctrinarias (DOCFUARA).

(2) Insuficiencia de los medios (humanos y materiales) de la Armada para una situación de conflicto.

(3) Velocidad de desarrollo de una crisis en el mundo moderno.

(4) Existencia de situaciones de conflicto con GRAN BRETAÑA y con CHILE o con ambos.

(5) Demoras previsibles en el desplazamiento de las fuerzas desde sus asientos permanentes hasta las posiciones más convenientes para su empleo efectivo o para influir en el desarrollo de una crisis.

2) Factores relativos al Adiestramiento.

a) Existencia de unidades navales con un nivel de adiestramiento relativamente bajo, aún con la adopción de las medidas propuestas según 2.B.1) a).

b) Existencia de un número apreciable de Oficiales Retirados de la Orientación Aviación Naval en condiciones de desempeñarse eficientemente como pilotos, previo un período de readaptación.

c) Necesidad de adiestrar al Personal de Reserva que se convoque.

3) Factores relativos a la Logística.

a) Existencia de numerosas unidades mercantes, con capacidad potencial para actuar en apoyo del Poder Naval.

b) Demoras en el alistamiento de las unidades mercantes previstas para actuar en apoyo del Poder Naval (según 2.B.1) b).

c) Existencia de armamento estibado en lugares alejados de los centros de embarque, que en algunos casos requieren tareas de alistamiento de cierta envergadura (por ejemplo: minas submarinas, torpedos).

d) Existencia de un número limitado de buques-tanque de YPF, con capacidad de reabastecimiento de combustible en el mar, los que eventualmente pueden estar fuera del país, afectados a actividades comerciales.

..//4.-



..//

e) Limitaciones portuarias en el Teatro de Operaciones Atlántico Sur.

f) Influencia significativa del Transporte Marítimo en el Teatro de Operaciones Atlántico Sur.

g) Demoras previsibles en tareas de mantenimiento por limitaciones presupuestarias y/o restricciones administrativas (por ejemplo: restricción de horas extraordinarias - exigencia de compras de materiales mediante licitaciones).

h) Costos significativos de la movilización de medios humanos y materiales (costo financiero, costo psicológico, perturbación de determinadas actividades de la vida nacional).

4) Factores relativos al Personal.

a) Demoras previsibles en la movilización de reservas (desde que se toma la decisión hasta que el personal movilizado pueda ser destinado a las unidades).

b) Existencia de un número considerable de Personal Superior y Subalterno de apreciable aptitud destinado en Escuelas y en cursos en el exterior.

B. Conclusiones relativas a su influencia.

1) Las situaciones de conflicto existentes y su evolución difícil de prever, así como la limitación de medios de la ARMADA exigen la ejecución de un proceso de movilización eficaz y oportuno para asegurar una adecuada disponibilidad del Poder Marítimo.

2) La movilización y alistamiento de medios humanos y materiales está condicionada en el tiempo por demoras inevitables, pero mensurables.

3) No es conveniente el mantenimiento de medios humanos y materiales movilizados durante períodos prolongados de no conflicto.

C. Factores determinantes.

1) Necesidad de un adecuado y oportuno alistamiento del Poder Marítimo.

2) Demoras previsibles en el proceso de movilización y alistamiento.

4. ACCION RECOMENDADA

A. Establecer los siguientes grados de alistamiento del PODER MARITIMO:

Grado 1 - Situación Normal.
Grado 2 - Crisis Probable.
Grado 3 - Crisis Inminente.
Grado 4 - Crisis en desarrollo.
Grado 5 - Conflicto.

(Definiciones en Anexo "A").

..//



1) Grado 1 - Situación Normal - Crisis poco probable.

Básicamente debe exigirse el cumplimiento de las previsiones del REGLAMENTO DE MOVILIZACION NAVAL y de la legislación vigente.

a) Grupos de Tarea en actividades normales.

b) Fuerzas Navales en adiestramiento y alistamiento según 2.B.1) a.).

c) Unidades Mercantes en actividades normales. Se mantiene actualizada la información referente a sus capacidades potenciales según REGLAMENTO DE MOVILIZACION NAVAL, legislación vigente y 2.B.1.b.).

d) Personal de reserva sin convocar.

e) Cursos en Escuelas y en el exterior, según desarrollo normal.

f) Traslados de Personal normales.

g) Licencias normales.

h) Planes actualizados para las Hipótesis de Conflicto previsibles.

i) Prefectura Naval Argentina en tareas y despliegue normales.

j) Proceso de adquisición de materiales y/o abastecimientos de procedencia extranjera en trámite normal.

k) Niveles de abastecimientos normales.

l) Tareas de Inteligencia Normales.

2) Grado 2 - Crisis Probable.

Se mantiene el cumplimiento de las previsiones del REGLAMENTO DE MOVILIZACION NAVAL y legislación vigente.

a) Grupos de Tareas en adiestramiento avanzado al 100% de sus capacidades con relación a las operaciones previsibles.

(1) Unidades Navales en navegación completas a la máxima capacidad de munición, combustible y abastecimientos.

Unidades Navales en puerto completas de munición y combustible.

(2) Unidades Aeronavales en sus asientos normales.

(3) Unidades de I.M. en sus asientos normales.

b) Fuerzas en Alistamiento.

(1) Unidades Navales en adiestramiento intensivo para

..//



alcanzar el nivel que autorice su incorporación a los Grupos de Tareas.

(2) Unidades Navales en mantenimiento según planes ajustados para asegurar su disponibilidad en el menor tiempo posible.

(3) Unidades Aeronavales en actividades equivalentes a las indicadas en (1) y (2) precedentes.

(4) Unidades de I.M. en actividades equivalentes a (1) y (2) precedentes.

c) Unidades mercantes designadas deben permanecer en jurisdicción nacional.

Verificación estado apresto por parte de las Autoridades Navales responsables para supervisión de su estado y actualización según tablas de movilización.

Previsión de designación de la dotación militar.

d) Prevención y designación de los Talleres/Arsenales que deben ejecutar las tareas de alistamiento de las unidades mercantes.

e) Alistamiento y traslado del material de armas que lo requiera (torpedos y minas).

f) Asignación previa de destino al Personal de Reserva a convocar.

g) Asignación previa de destino al Personal que revista en Escuelas y en cursos en el Exterior. Cursos continúan su desarrollo normal.

h) Suspensión de traslados de Personal (salvo el necesario para completar EEMM y unidades operativas).

i) Otorgamiento de licencias normales <u>dentro</u> del país.

j) Previsión de redistribución de Personal y Material de Sanidad Naval.

k) Ajuste de planes en función de las Hipótesis Resultantes de la crisis en cierne.

l) Prefectura Naval Argentina en tareas y despliegue normales.

m) Adquisición acelerada de repuestos críticos, munición, armas, etc., de procedencia extranjera para completar los niveles previstos.

n) Niveles de abastecimientos normales.

o) Actualización de EEI del posible oponente.

8.-



3) Grado 3 - Crisis Inminente.

Las tareas responden al concepto de "Completamiento" definido en el Art. 103 del "REGLAMENTO DE MOVILIZACION NAVAL"

a) Grupos de Tarea Operativos.

1) Unidades Navales, desplegadas en posición relativa favorable para incidir en la Crisis.

2) Unidades Aeronavales embarcadas o desplegadas en función de los planes en vigor.

3) Unidades de IM embarcadas o desplegadas en función de los planes en vigor.

b) Fuerzas en alistamiento.
(Idem grado 2).

c) Unidades Mercantes asignadas requisadas, sus tripulaciones convocadas.

Se inicia su alistamiento.

Designación y presentación de la dotación militar necesaria.

d) Talleres/Arsenales designados ejecutan alistamiento de Unidades mercantes.

e) Continúa alistamiento y traslado del material de armas.

f) Convocatoria del Personal de Reserva designado.

Traslado del mismo a los destinos previstos.

g) Suspensión de cursos en Escuelas y en el exterior.

Traslado del personal involucrado a los destinos previstos.

h) Se mantiene la suspensión de traslados del personal de las unidades (salvo el necesario para completar EE.MM. y unidades operativas).

i) Licencias suspendidas.

j) Ejecución de la redistribución de Personal y Material de Sanidad Naval.

k) Ensayo de los Planes de Campaña ante la Crisis en desarrollo mediante juegos de guerra y ejercitaciones efectivas.

l) Prefectura Naval Argentina bajo el Comando Operacional de la Armada. Despliegue según planes en vigor para el conflicto previsible.

//.. 8.-





..//

m) Completamiento del proceso de adquisición de repuestos críticos, munición, armas, de procedencia extranjera.

n) Completamiento de todos los niveles de abastecimientos.

o) Previsión de la organización para establecer la censura (según Acciones Recomendadas COAC).

p) Intensificación de las tareas de inteligencia sobre el posible oponente.

4) Grado 4 - Crisis en desarrollo.

a) Grupos de Tarea Operativos.

Idem grado 3.

b) Fuerzas en alistamiento.

Idem grados 2 y 3.

c) Unidades mercantes requisadas desplegadas según los planes en vigor.

d) Talleres/Arsenales designados continúan tareas de alistamiento remanente de unidades mercantes.

e) Completamiento del alistamiento y traslado del material de armas.

f) Traslado del Personal de Reserva convocado que aún no lo hubiera hecho.

g) Traslado del Personal proveniente de cursos en Escuelas y en el Exterior que aún no lo hubiera hecho.

h) Se mantiene la suspensión de traslados del personal de las unidades (salvo el necesario para completar EE.MM. y unidades operativas).

i) Se mantiene la suspensión de licencias.

j) Completamiento de la redistribución de Personal y Material de Sanidad Naval.

k) Reiteración del ensayo de los Planes de Campaña ante la Crisis en desarrollo mediante Juegos de Guerra y ejercitaciones efectivas. Adecuación de los Planes en concordancia con los resultados que se obtengan.

l) Se mantiene la Prefectura Naval Argentina bajo el Comando Operacional de la Armada, desplegada según los planes en vigor.

m) Afine del proceso de adquisición de repuestos críticos, munición, armas, de procednecia extranjera.

n) Se mantienen completos todos los niveles de abastecimientos.

o) Establecimiento de la censura.

..//

p) Máximo esfuerzo de inteligencia sobre el posible oponente.

5) Grado 5 - Conflicto.

Se mantienen en líneas generales las Tareas previstas para el Grado 4 con el agregado de:

a) Previsión de unidades mercantes a requisar como reemplazo.

b) Previsión de personal susceptible de ser movilizado, con posterioridad, como relevo.

NOTA: Las acciones descriptas en el presente inciso A. no son de ninguna manera excluyentes de otras que pueda indicar el planeamiento de detalle, contribuyentes al propósito del problema enunciado.

B. Promover la adopción, a nivel Nacional de los Grados de Alistamiento indicados en A., a efectos de asegurar una adecuada y oportuna movilización del Potencial Nacional.

(Arts. 13° e.) y 17° f) de la Ley 16.970).
(Ley 17.649 y su Decreto reglamentario 4247/68).
(Ver Anexo "B").

C. Establecer sistemas de intercambio de información entre los Comandos en Jefe de las FF.AA. que facilite la rápida adopción conjunta del grado de Alistamiento que corresponde ante un incidente protagonizado o un indicio obtenido por una de ellas.

5. CONSIDERACIONES FINALES.

A. Lo expuesto en los items 4.B. y C. se considera trascendente, debido para el primer caso, al hecho de que hoy día una Crisis Declarada no permite improvisar, ni tampoco movilizar en términos generales, sin planes previos cuidadosamente elaborados. El no hacerlo así, permite ligar la suerte de una situación que en síntesis puede ser el de la Nación, a SITUACIONES IMPREVISTAS y RIESGOSAS. (Ver Anexo "B").

Para el segundo caso, las experiencias ya no extranjeras, sino propias de los años 1978 y 1982, nos llevan a corroborar que el triunfo en un conflicto con fuerzas en oposición comparables, depende en gran medida de la capacidad del Accionar Conjunto. Luego las fuerzas deben ser alertadas, alistadas y empleadas bajo una Dirección Unica.

B. Se aprecia que el sistema propuesto permite, mediante un adecuado manejo político y diplomático, poner de manifiesto ante la Opinión Nacional e Internacional la voluntad propia de enfrentar la crisis, con un posible efecto disuasivo sobre el eventual oponente.

//.. 10.-

..//





C. Asimismo, se aprecia que la adopción de la precedente Acción Recomendada llevará a una optimización de la Tarea de los Servicios de Inteligencia. Esto se fundamenta en la trascendencia y costo del pasaje de un Grado de Alistamiento a otro superior, o bien las consecuencias muy desfavorables que puede general la omisión de la adopción de un grado de alistamiento adecuado por falta de la necesaria Inteligencia.

ANEXOS:

A - Definición de Grados de Alistamiento.

B - Medidas sugeridas a adoptar en el ámbito nacional.



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

ANEXO "A"

DEFINICION DE GRADOS DE ALISTAMIENTO

Se enuncian a continuación, como guía, las situaciones que pueden dar lugar a la adopción de los distintos Grados de Alistamiento.

En particular, en lo que respecta a los grados 2, 3 y 4, puede resultar aconsejable su adopción ante la evidencia de una sola de las condiciones indicadas.

1. Grado 1 - Situación Normal.

   a. Ausencia total de amenazas en los Marcos Interno, Regional y Mundial.

   b. Ausencia de inteligencia sobre acciones agresivas de cualquier tipo de oponentes.

   c. Volumen de tráfico normal de las FF.AA. de los posibles oponentes.

   d. Actividades de agentes extranjeros normales.

   e. Prensa extranjera sin evidenciar actitud agresiva.

   f. Tratamiento normal a los nacionales propios en el extranjero.

   g. Tránsito normal en las fronteras.

   h. Despliegue normal de las FF.AA. de los posibles oponentes.

   i. Ausencia de actos de provocación por parte de FF.AA. o de seguridad extranjeras.

2. Grado 2 - Crisis probable.

   a. Evidencias de amenazas en los Marcos Interno, Regional o Mundial.

   b. Indicios de posibles acciones agresivas de parte de un eventual oponente.

   c. Incremento del volumen de tráfico de las FF.AA. del eventual oponente.

   d. Incremento de actividades de agentes extranjeros.

   e. Campaña de prensa extranjera contraria a los intereses nacionales.

   f. Tratamiento desconsiderado a los nacionales propios en el extranjero.

   g. Restricciones al tránsito de personas o mercaderías nacionales en las fronteras.

//..1





h. Desplazamientos restringidos de Fuerzas o unidades extranjeras a posiciones de amenaza a intereses, territorio o fuerzas propias.

i. Actos de provocación sin mayor trascendencia por parte de FF.AA. o de Seguridad extranjeras.

3. Grado 3 - Crisis inminente.

a. Protestas o ultimatums en el marco externo, con amenaza de empleo de la fuerza.

b. Actitudes agresivas de parte del eventual oponente.

c. Incremento significativo del volumen de tráfico de las FF.AA. del eventual oponente.

d. Incremento significativo de actividades de agentes extranjeros.

e. Campaña masiva por parte de la prensa extranjera contraria a los intereses nacionales.

f. Detención, confinamiento y/o amenaza de expulsión de nacionales propios en el extranjero.

g. Prohibición del tránsito de personas o mercaderías nacionales en las fronteras.

h. Desplazamiento ostensible de Fuerzas o unidades extranjeras a posiciones de amenaza a intereses, territorio o fuerzas propias.

i. Actos de provocación de envergadura por parte de FF.AA. o de Seguridad extranjeras.

4. Grado 4 - Crisis en desarrollo.

a. Ultimatums con plazo definido, con amenaza de empleo de la fuerza.

b. Actos de Fuerza incruentos de parte del eventual oponente.

c. Tráfico de las FF.AA. del oponente en niveles de conflicto.

d. Actividad ostensible de agentes extranjeros.

e. Campaña de prensa extranjera instando a la agresión, empleo de la fuerza o escalada de la crisis.

f. Ruptura de relaciones diplomáticas.

g. Cierre de fronteras.

h. Fuerzas o unidades extranjeras ostensiblemente listas a iniciar operaciones contra intereses, territorio o fuerzas propias.

i. Incidentes entre FF.AA. o de Seguridad, con empleo de las armas, aún cuando no provoquen daños o bajas.

//..2

5. Grado 5 - Conflicto.

a. Ejecución de actos de fuerza, con empleo de las armas que ocasionen bajas o daños a personas, bienes o fuerzas propias y/u ocupación de territorio propio.

ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE



A N E X O "B"

MEDIDAS SUGERIDAS A ADOPTAR EN EL AMBITO NACIONAL

1. Grado 1 - Situación Normal.

   Cumplimiento de la legislación vigente en materia de Seguridad y Defensa Nacional.

2. Grado 2 - Crisis probable.

   a. Actualización de información sobre residencia y ocupación de nacionales del posible oponente.

   b. Actualización de información sobre empresas controladas o controlables por capitales del posible oponente.

   c. Refuerzo del control de ingreso de personas al país.

   d. Previsión de acopio de insumos importados críticos.

   e. Previsión de sustitución de importaciones oriundas del posible oponente.

   f. Previsión de abandono de la jurisdicción del posible oponente por parte de buques mercantes propios.

   g. Previsión de sustitución de seguros que se hubieran contratado con el posible oponente.

   h. Retiro de fondos de la jurisdicción del posible oponente.

   i. Verificación de incremento de actividad del posible oponente en países limítrofes.

   j. Campaña de A.P. a nivel nacional e internacional.

   k. Difusión de la posición nacional por parte de las embajadas propias en el exterior.

   l. Previsión de control de exportaciones que pudieren destinarse al posible oponente.

   m. Seguimiento de buques mercantes del posible oponente en jurisdicción propia.

3. Grado 3 - Crisis inminente.

   a. Previsión de sustitución de nacionales oriundos del posible oponente en puestos que puedan afectar la Defensa o Seguridad Nacional.

   b. Designación de veedores en empresas controladas o controlables por el posible oponente.

   c. Control exhaustivo del ingreso y egreso del país de nacionales del posible oponente.

//..1



d. Acopio de insumos importados críticos.

e. Sustitución de importaciones oriundas del posible oponente.

f. Abandono de la jurisdicción del posible oponente por parte de buques mercantes propios.

g. Sustitución de seguros que se hubieran contratado con el posible oponente.

h. Completamiento del retiro de fondos de la jurisdicción del posible oponente.

i. Mantenimiento del control de la actividad del posible oponente en países limítrofes.

j. Mantenimiento de la campaña de AP a nivel nacional e internacional.

Contacto con los titulares de medios de difusión para coordinar esfuerzos en bien del interés nacional.

Designación de un solo vocero del gobierno nacional para emitir la información relacionada con el desarrollo de la crisis.

Previsión de censura periodística.

k. Mantenimiento de la difusión de la posición nacional por parte de las embajadas propias en el exterior.

Previsión de presentaciones ante la ONU y la OEA.

l. Suspensión de exportaciones que pudieren destinarse al posible oponente.

m. Se mantiene el seguimiento de buques mercantes del posible oponente en jurisdicción propia.

Establecer el control de sus tripulaciones en caso de estar en puerto.

n. Llamado del Jefe de Misión Diplomática ante el posible oponente "para consultas".

o. Previsiones para defensa civil (oscurecimientos, etc.).

p. Previsiones para racionamiento.

q. Previsión del establecimiento de control de cambios.

r. Previsión del establecimiento del Estado de Sitio.

4. Grado 4 - Crisis en desarrollo.

a. Sustitución de nacionales oriundos del posible oponente en puestos que puedan afectar la Seguridad Nacional.

b. Designación de lugares de residencia para nacionales del posible oponente, si fuera necesario.

//..2





c. Detención de nacionales del posible oponente que se presuma desarrollen actividades sospechosas.

d. Control estricto de las empresas vinculadas al posible oponente.

e. Prohibición de ingreso de nacionales del posible oponente. Control exhaustivo de su egreso.

f. Mantenimiento del acopio de insumos importados críticos.

g. Mantenimiento del control de la actividad del posible oponente en países limítrofes.

h. Mantenimiento del control de la AP según los lineamientos indicados precedentemente en 3.j.

   Establecimiento de la censura periodística.

i. Presentaciones ante la ONU y la OEA u otros organismos internacionales.

j. Mantenimiento de la suspensión de exportaciones que pudieren destinarse al posible oponente.

k. Prohibición del ingreso de buques mercantes del oponente a jurisdicción nacional.

   Expulsión de los buques mercantes del oponente que se encuentren en jurisdicción nacional.

   Previsión de incautación de los que permanecieren.

l. Ruptura de relaciones diplomáticas.

m. Ejecución de ensayos de defensa civil.

   Pintado de marcas identificatoria en instalaciones de Sanidad.

n. Establecimiento de racionamiento en los rubros que fuere necesario.

o. Establecimiento del control de cambios.

p. Establecimiento del Estado de Sitio.

5. <u>Grado 5</u> - <u>Conflicto</u>.

   Se mantienen en líneas generales las medidas previstas para el Grado 4, con los siguientes complementos:

   a. Establecimiento del régimen de residencia vigilada para los nacionales del oponente.

   b. Incautación de los buques mercantes del oponente que se encontraren en jurisdicción nacional.

   c. Práctica rutinaria de actividades de defensa civil.

<u>NOTA</u>: Las medidas sugeridas en el presente Anexo son sólo una guía, que de ninguna manera agota el tema de las acciones a emprender

//..3

en los distintos ámbitos del quehacer nacional ante la escalada de un crisis.





ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

UNIFORMES PARA EL

PERSONAL EMBARCADO

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 15/82 "C"
de fecha noviembre de 1982



COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

UNIFORMES PARA EL PERSONAL EMBARCADO

1. HISTORIA DEL PROBLEMA

Del análisis de los informes elevados por las unidades de la Flota de Mar, del informe del Señor Jefe de Logística del Comando de Operaciones Navales, de la encuesta a los sobrevivientes del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO", efectuada por el Gabinete Psicopedagógico de la Escuela Naval Militar y de lo publicado por la prensa nacional y extranjera, referente al equipo usado por el personal embarcado, podemos resumir lo siguiente:

1.1 (Conferencia de la Guerra en el Atlántico Sur - Londres -2-Set-82) "La ropa de combate de las tripulaciones de los navíos Argentinos es totalmente anticuada y no tiene en cuenta para nada la posibilidad de un incendio a bordo; entiendo que los Oficiales y tropa de la Marina Argentina tienen todavía vestimenta de fibra sintética, lo cual no solamente facilita su combustión sino que provoca una capa de carbón sobre la piel incrementando las quemaduras".

1.2 (De la revista DEFENSE AND FOREINGN AFFAIRS - Agosto de 1982) "Naturalmente nada en este mundo es perfecto y es probable que los proveedores de ropa naval sigan el ejemplo de la Marina Británica de vestir a sus marineros con uniformes de trabajo fabricados con fibras sintéticas. El poliester se derrite con el calor, pegándose a la piel y esto dificilmente estimula al personal que deba luchar contra los incendios. Durante la campaña de las Malvinas se aconsejó a los marinos a que usaran sus uniformes tropicales hechos de algodón, pero esta solución dista mucho de ser satisfactoria. De cualquier modo no hay excusa para no proveer a cada personal combatiente de un adecuado equipo individual. Mucho va a ser escrito en los siguientes meses, principalmente artículos relacionados con la industria de armamentos, sobre fragatas, aviones y misiles puestos a prueba en el Atlántico Sur. Sin embargo, estos sistemas no tienen valor si cada hombre no es correctamente equipado hasta el último detalle". "Imágenes del equipo Argentino abandonado ya nos cuentan su propia historia".

1.3 (Del informe del Señor Jefe del Departamento Logística del Comando de Operaciones Navales) - "Con respecto a los uniformes y equipos de uso diario utilizados en los buques de la Flota de Mar, tanto por el personal superior como subalterno (teniendo en cuenta la experiencia sufrida por la dotación del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO") mostraría la conveniencia de utilizar en navegación, especialmente en zona fría, una vestimenta más cómoda y práctica".

1.4 (De la "Encuesta a los sobrevivientes del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" realizada por el Gabinete Psicopedagógico de la E.N.M.") "Algunos creen necesario contar con un par de medias especiales, estancas y atérmicas, que permitan reemplazar a los borceguíes a bordo de las balsas salvavidas". "También se cree necesario adoptar un uniforme de combate distinto del diario y que cumpla con los requisitos de ser impermeable y antiflama; se sabe que los ingleses portan guantes y capucha antiflama y también una máscara para usar en caso de incendio".

...//2.-



1.5 (Del informe del Destructor A?R.A. "BOUCHARD") - "Al nivel regla mentación se considera que se debe estudiar más a fondo el aprovi sionamiento de equipos de zona fría a unidades destacadas al Sur del paralelo 46º y que atraviesen situaciones similares a la vivida por esta unidad".

1.6 (Del informe del Destructor A.R.A. "HERCULES") - "Con respecto a tipo de equipo ideal y calidad se han detectado deficiencias por lo cual se elevará informe por separado".

1.7 (Del informe del Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO") - "La asignación de Dotación Fija Perecedera no es suficiente para dotar de ropa de abrigo y de agua al personal que habitualmente desarrolla tareas al aire libre".
"Los uniformes, tanto el gris de personal superior y suboficiales, como el gris pizarra de tropa, no son adecuados para navegar, por las siguientes razones:

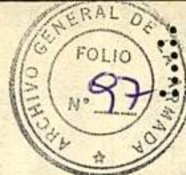
a) Acentuado deterioro por su uso intenso.
b) Excesivo número de botones, lo cual lo hace incómodo y lento para ponérselo.
c) No son suficientemente abrigados para nuestra zona de operaciones. El uniforme debería ser reemplazado por dos tipos de overol, de rápida postura (uno abrigado y otro liviano). Los zapatos por botas con cierre relámpago y la gorra por un birrete.

1.8 (Del informe del Destructor A.R.A. "PIEDRABUENA") - "La experiencia de guerra ha demostrado que la ropa de equipo con que cuentan las dotaciones no son adecuadas, como así tampoco la ropa de abrigo exterior".
"Durante el rescate de náufragos del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" se ha podido comprobar que la mayoría de los heridos se debían a quemaduras, intoxicación por gases y al frío contínuo soportado durante 24 horas o más, ya que el personal rescatado vestía la misma ropa que se utiliza al Norte del paralelo 45º".
"Por otra parte, la Flota de Mar, normalmente se adiestra y opera en aguas frías, por lo que debería proveerse al personal embarcado, un uniforme especial de provisión única en las condiciones que establece el Anexo 67 al artículo 108.04 del Manual de Administración y Abastecimiento del Material".
"Asimismo la reciente experiencia vivida demuestra que debería cumplirse en toda su extensión el art. 201 de la Publicación R.O. 2058 "Manual de Abandono", excepto el traje de abandono que sería de aplicación para unidades en operaciones especiales".
"Para minimizar las quemaduras sufridas por el personal, que se localizan principalmente en extremidades inferiores, manos y cara, sería necesario que dentro del equipo individual de combate, cada hombre fuese provisto de:

1º) Guantes y máscara antiflama similares a las utilizadas por los pilotos de automóviles de fórmula 1.
2º) Máscara purificadora antigases.

2. <u>HECHOS QUE INFLUYEN PARA LA SOLUCION</u>

El adecuado uniforme para navegar es un problema de vieja data en la Marina, al cual se le han dado soluciones parciales (caso submarinos) o de compromiso (dotación fija perecedera), sin llegar a una solución adecuada. <u>El uniforme para navegar debe ser parte del equipo individual de cada hombre.</u>





Fundamentalmente debe ser abrigado para el personal que deba trabajar y/o cumplir guardias en el exterior; (punto 1.7 primer párrafo personal de cubierta de vuelo, artillería, vigías, señaleros, maniobras en general, etc.) debe ser liviano y práctico para el personal que habitualmente permanece en el interior del buque (comunicaciones, CIC, maquinistas, camareros, cocineros, etc.) y por último ser rápidamente adaptable a ambas condiciones para el personal que está en el interior pero que deba cumplir eventualmente funciones en el exterior (Rondas de Control de Averías, Electricistas, Maquinistas de Auxiliares, etc.) o para todo el personal en caso de zafarrancho de abandono.

Debe además ser lo suficientemente práctico para su lavado, secar en poco tiempo, no encojer o apelmazarse, ser durable, no ser combustible o peligroso con el calor como las fibras sintéticas (ver puntos 1.1 y 1.2), dar un mínimo de protección contra quemaduras y finalmente servir como elemento básico de abrigo para la supervivencia en el mar. (ver punto 1.8, 2º párrafo).

Deben descartarse para navegar las prendas confeccionadas con fibra sintéticas como poliester, nylon, dacron, etc. (ver puntos 1.1 y 1.2); debe tenerse en cuenta que si bien las prendas de algodón son prácticas no son buen abrigo y que las de lana son las únicas que continúan abrigando aún mojadas.

Finalmente, es de hacer notar que hay en el mercado, principalmente en artículos de yachting, variedad de prendas de abrigo, prácticas para ponerse y sacarse que pueden orientar hacia la solución del problema presentado.

3. CONCLUSIONES

3.1 No existe en la actualidad ununiforme apto para ser usado en navegación.

3.2 Los uniformes actualmente en uso tanto para el personal superior o subalterno, no cumplen las mínimas condiciones de seguridad, confort y practicidad.

3.3 La solución del problema es compleja ya que hay una serie de condicionantes que se deben compatibilizar (calidad, precio, provisión, etc.), pero que con esfuerzo se pueden solucionar.

3.4 Es urgente encontrar una solución integral que minimice los inconvenientes actuales.

4. ACCION RECOMENDADA

4.1 Elevar el presente informe al Señor JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA, requiriendo la formación de una Comisión especial que estudie con carácter urgente, el problema presentado a efectos de su solución.
La misma debería estar conformada como mínimo con representantes de:

DIRECCION DE ABASTECIMIENTOS NAVALES.
DIRECCION DE SANIDAD NAVAL.
DIRECCION DE CASCO, ELECTRICIDAD Y MAQUINAS NAVALES (Por la parte Control de Averías y Supervivencia).
ESTADO MAYOR DE LA FLOTA DE MAR (Para que centralice ideas o inquietudes del personal embarcado).

Dicha comisión debería expedirse en el más breve plazo.

...///4.-

CONFIDENCIAL

///...4.-

Se estima conveniente consultar al personal de las lanchas rápidas y al personal con experiencia en yachting.

BUENOS AIRES, de noviembre de 1982.-





ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE



HELICOPTEROS ARMADOS

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 2/83 "C"
de fecha 23 de marzo de 1983

CONFIDENCIAL





COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

HELICOPTEROS ARMADOS

1 - HISTORIA DEL PROBLEMA

1.1. Durante la CAMPAÑA ANTARTICA DE VERANO 1981/1982, la AGRUPACION NAVAL ANTARTICA tuvo asignados, durante un momento determinado, un helicóptero AIØ3 de la ARMADA y un helicóptero PUMA del EJERCITO ARGENTINO. Respondiendo a una modalidad de antigua data y, además, a lo establecido en el Tratado Antártico; las aeronaves citadas no estaban en condiciones de ser empleadas en misión operativa alguna que implicara portar armamento.

1.2. La mencionada AGRUPACION fué transformada perentoriamente en el GRUPO DE TAREAS 60.1, con la misión de tomar Grytviken y mantener Leith a fin de asegurar el dominio de las ISLAS GEORGIAS del SUR.

1.3. El COMANDO del G.T.60.1 resolvió cumplir la misión asignada mediante un Asalto Anfibio que consistió en el helidesembarco de una fracción de I.M. empleando el helicóptero PUMA, mientras el AIØ3 debía realizar tareas de Reconocimiento Aéreo y Apoyo Cercano.

1.4. Al PUMA no se le asignó armamento. Al AIØ3 se le proveyó en cambio una ametralladora MAG 7,62 sin afuste, sistema que no es orgánico para este tipo de helicóptero.

1.5. Durante el desarrollo de las acciones, el enemigo batió al PUMA con armamento portátil, causando bajas entre el personal de I.M. e inutilizando al helicóptero del E.A.

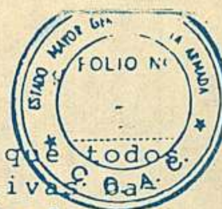
1.6. Cuando los helicópteros AIØ3 embarcan en unidades de superficie, durante los períodos de navegación de la FLOTA DE MAR, normalmente lo hacen desarmados; a no ser que específicamente se prevea y disponga lo contrario.

2 - HECHOS QUE INFLUYEN PARA LA SOLUCION

2.1. Los helicópteros son medios que se caracterizan por su versatilidad. A ello contribuye la variada gama de armamento que pueden portar. Consecuentemente, de contar con sus sistemas de armas orgánicos, resultan aptos para afrontar situaciones conflictivas de distinta naturaleza (Policía Marítima).

2.2. Se considera de capital importancia que los Comandos de Unidades, Grupos o Fuerzas de Tarea dispongan permanentemente, del mayor número posible de medios aptos para resolver las situaciones de crisis que, en muchos casos imprevistamente, se pueden ver obligados a enfrentar.

CONFIDENCIAL



2.3. Es necesario tener en cuenta a su vez que disponer que todos los helicópteros que sean destacados de sus respectivas bases de asiento, simultáneamente o no, para operar desde otras unidades, lo hagan en condiciones de emplear todos o algunos de sus sistemas de armas orgánicos; obliga a considerar entre otros aspectos lo siguiente:

2.3.1. La asignación de horas de vuelo para cumplir con el adiestramiento en armas necesario, a la luz de las consecuencias en cuanto al costo que ello implica (combustible, lubricantes, mantenimiento, munición).

2.3.2. La cantidad promedio de helicópteros, sistemas de armas y munición de combate disponibles.

2.3.3. Los incrementos necesarios en las Planillas de Armamento (Pilotos, Guiadores, Aeronáuticos Armas).

2.3.4. Las facilidades de apoyo que ofrecen los buques, bases y/o puntos de apoyo desde los cuales operarían los helicópteros.

2.4. Por otra parte será necesario tener en cuenta también todos aquellos factores que de una forma u otra pueden condicionar la decisión a adoptar (p.e. situación táctica, disponibilidad de helicópteros, naturaleza de la tarea primaria que provoca su desplazamiento, etc.).

3 - CONCLUSIONES

Resulta necesario que los helicópteros sean destacados de manera de hallarse en condiciones de ser empleados al máximo de sus capacidades operativas sin mayor preaviso.

4 - ACCION RECOMENDADA

Se propone que el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES determine la FACTIBILIDAD y ACEPTABILIDAD de que todo helicóptero que sea destacado de su asiento natural para operar desde otra base, buque y/o unidad, lo haga dotado de su armamento orgánico, en condiciones de ser empleado con la máxima celeridad y eficacia que las circunstancias requieran.

CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE



NORBERTO HORACIO DAZZI
CAPITAN DE FRAGATA



VUELOS DE CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 3/83 "C"
de fecha 23 de marzo de 1983



CONFIDENCIAL

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

VUELOS DE CONTROL DEL TRANSITO MARITIMO

1. HISTORIA DEL PROBLEMA

1.1. La necesidad de disponer de información actualizada acerca de la circulación de buques por las rutas marítimas atlánticas ha dado origen desde hace mucho tiempo, a la realización de vuelos exploratorios, al cabo de los cuales la información obtenida es resumida y convenientemente distribuída para conocimiento de los organismos interesados (COOP, JEOP, COLCO, OCONTRAM, Comando del Area Naval Correspondiente, etc.).

Tales vuelos, llamados de Control del Tránsito Marítimo (CTM) han sido llevados a cabo normalmente por aviones de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración y responden a lo dispuesto oportunamente por el Comando de Operaciones Navales.

En los mismos se siguen derrotas prefijadas de acuerdo a la información que se desea obtener y se efectúan comunicaciones rutinarias con las estaciones que habitualmente ejercen el control de las aeronaves afectadas a tal tarea, refiriendo las posiciones a una grilla geográfica preestablecida.

1.2. Los requerimientos de inteligencia previos a la ejecución de la Operación "ROSARIO" motivaron que a partir del 23 de ~~abril~~ marzo de 1982, aviones SP-2H Neptune comenzaran a realizar vuelos de ese tipo.

Por otra parte, el plan de operaciones de la FTA (FT40) preveía para las aeronaves embarcadas y del Grupo Aeronaval de Exploración tareas de:

a) Localización de Unidades de Superficie que intentaran o estuvieran en capacidad de interferir la operación.

b) Información sobre el Tráfico Marítimo en la zona del objetivo para contribuir a seleccionar la derrota de aproximación, evitando las rutas normales de navegación comercial y la zonas de pesca.

1.3. Así fué que a partir de la fecha citada más arriba se montó un dispositivo similar al de los vuelos de C.T.M. que rutinariamente se llevan a cabo en tiempo de paz, proveyendo información a la Central de Operaciones del COAN y recibiendo a su vez los requerimientos que deberían ser satisfechos en vuelos posteriores.

1.4. La Publicación R.O.2-027 PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES AEREAS NAVALES (PROFUARA 2) contempla la realización de operaciones de información y dentro de ellas, el Capítulo 4.5 habla del reconocimiento aéreo.

El Artículo 4.5.02 da ejemplos de tácticas que sirven para confundir al enemigo en aquellos casos en que sea necesario mantener un determinado nivel de discreción, mencionando entre

CONFIDENCIAL



./1.

otras: la ejecución de vuelos de diversión, el erratismo en la frecuencia y derrota de los vuelos sobre el área de interés, etc.

2. HECHOS QUE INFLUYEN PARA LA SOLUCION.

2.1. La adopción del modo de acción descripto para la realización de los vuelos citados a partir del día 23 de marzo, puede considerarse exitoso a tenor del fin perseguido. Esto es, proveer información a las fuerzas propias acerca de la presencia de unidades de superficie enemigas o ajenas, que pudieran interferir la derrota de aproximación prevista o que delataran su presencia..

2.2. En época normal la frecuencia de los vuelos de C.T.M. es mucho más espaciada que la mantenida durante esa fase de las operaciones. Si bien ésto afectaría al factor sorpresa, se considera más relevante el hecho de haber adoptado la modalidad descripta para cumplirlos, que la persistencia observada durante su realización, ya que ésta puede ser regulada de acuerdo a la necesidad de información que cada situación particular requiera.

2.3. Desde el punto de vista del adiestramiento se considera que las tácticas a emplear y los procedimientos operativos se optimizan, cuando se logra la mayor similitud entre los que se utilizan normalmente en época de paz y aquellos reservados para contingencias críticas o situaciones de guerra.

3. CONCLUSION.

Se considera acertado y conveniente el procedimiento utilizado de obtener información de superficie mediante la realización de vuelos de Control del Tránsito Marítimo siguiendo la modalidad de rutina, ya que ello resulta positivo desde el punto de vista del velo y engaño, cuando se desea mantener un determinado nivel de discreción para no alertar al enemigo o descubrir prematuramente las intenciones propias.

4. ACCION RECOMENDADA

Se propone incluir en el Art. 4.5.02 del Capítulo 4.5 de la publicación PROFUARA 2, la mención de los vuelos de Control del Tránsito Marítimo en su modalidad rutinaria en el párrafo en que se citan algunas tácticas que sirven para confundir al enemigo.

ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

NORBERTO HORACIO DAZZI
CAPITAN DE FRAGATA

ALISTAMIENTO DE

MEDIOS NAVALES

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 4/83 "C"
de fecha 23 de marzo de 1983

CONFIDENCIAL



COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

ALISTAMIENTO DE MEDIOS NAVALES

1. HISTORIA DEL PROBLEMA:

De la definición de "PODER MARITIMO" dada por la publicación "Doctrina Fundamental para la Conducción de las Fuerzas Navales de la Armada Argentina" podemos extractar lo siguiente "El Poder Marítimo es la medida de la capacidad total de una nación para explotar los beneficios que brinda el mar. Es la conjunción e integración de los Intereses Marítimos y el Poder Naval que los respalda". El Poder Naval en su concepción integral, naval - aeronaval - anfibia, permite en forma exclusiva y excluyente el cumplimiento de las siguientes operaciones:

a) El desplazamiento de fuerzas significativas para su empleo en lugares a las que no es posible alcanzar o resulta ventajoso hacerlo a través del mar.

b) El mantenimiento de las comunicaciones marítimas, para el sostén de operaciones y para la provisión de materiales, bienes o elementos que hacen al aspecto militar o a la economía de guerra.

c) El ataque a blancos en territorio enemigo pot medios navales.

En base a ello podemos decir que el conflicto de Malvinas encontró al Poder Marítimo propio inerme, sin planes ni previsiones y debieron improvisarse medidas que, por su misma naturaleza, no fueron precisas, ajustadas y eficientes.

En contraste, el rápido alistamiento de medios navales y marítimos de todo tipo puesto de manifiesto por Gran Bretaña muestra, indudablemente, una excelente preparación para su movilización.

El mismo fue consecuencia de planes de emergencia formulados en 1978 por la OTAN para el alistamiento rápido de buques específicos de las Marinas Mercantes de las naciones miembros para época de CRISIS y de correctas medidas y previsiones tomadas con suficiente antelación.

De los informes elevados por las unidades de la Flota de Mar, de los informes elaborados como consecuencia del Operativo "TRONADOR" y de artículos de revistas especializadas podemos resumir lo siguiente:

1.1. Del Señor Comandante de la Primera División de Destructores.

"No existe buque de apoyo logístico en el mar para aprovisionamiento de munición, repuestos, víveres y equipo y que a su vez pueda efectuar reparaciones navales".

1.2. Del Destructor A.R.A. "HERCULES"

"Se observa la falta de buques de apoyo logístico en el mar, para reaprovisionamiento de víveres, repuestos y equipos, como así también buques donde puedan ser efectuadas reparaciones menores".

1.3. Del Destructor .A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" y de la entrevista con el Sr. Segundo Comandante.

"Desarrollar los necesarios puntos de apoyo en el litoral marítimo".
"En el planeamiento se previó que la APCA desembarcara desde un Destructor Misilístico no preparado a esos efectos. Con la colaboración de Talleres Generales se instalaron 6 estaciones para desembarco en bote de goma, a último momento".

1.4. Del Destructor A.R.A. "PY"

"Carencia de buques logísticos integrales. El apoyo de bases y apostaderos navales en el litoral, en caso de haberse necesitado, no se podría haber concretado (munición, combustible, infraestructura en general)."

1.5. De la División Corbetas.

"Prever también la utilización del buque de Desembarco A.R.A. "CABO SAN ANTONIO" dadas sus capacidades, como apoyo logístico de la División Corbetas".

1.6. Del Buque de Desembarco A.R.A. "CABO SAN ANTONIO".

"El personal embarcado superó en mucho las capacidades reales del buque con los consiguientes inconvenientes de habitabilidad lo que fué solucionado precariamente alojando personal en pañoles, pasillos y vehículos".

"Unidad sumamente apta para apoyo logístico de cualquier tipo de operaciones, dado que cuenta con suficiente personal técnico, embarcaciones y capacidad de alojamiento de personal, almacenamiento de víveres y agua".

1.7. Del oficio COOP,OF9 N° 27/79"S" del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES "Sostén Logístico Móvil de las Fuerzas Navales".

"Deficiente por: Carencia de un Sostén Logístico Móvil eficaz. El único buque tanque de la Flota ha quedado desactualizado y está en cierta medida obsoleto.
No se dispone de buque de reaprovisionamiento naval de combustibles livianos, munición, misiles, ni reparaciones menores"
Del mismo informe en el punto 1.7.2. "no disponibilidad de más buques aptos para operar varando en Caleta "La Misión" y/o Río Gallegos, tipo BDT "CABO SAN ANTONIO".

"Debe tomarse la decisión de adquirir el buque relevo del "PUNTA MEDANOS" de acuerdo a los estudios aprobados."

"Estudiar con los organismos nacionales (SEIM-ELMA-YPF) la adaptación y/o construcción de los buques necesarios (petroleros y transportes auxiliares) que permitan el reabastecimiento de unidades navales, asi como para los puertos el desarrollo de la infraestructura necesaria para el eficiente manipuleo de las cargas".

"Los puntos de apoyo fijos en el litoral marítimo no brindan el apoyo mínimo necesario para las operaciones".

"El apoyo logístico móvil de la Flota fue insuficiente, dado que se reduce a la provisión de combustible, y se debió apelar a buques de YPF, no totalmente aptos y con problemas en la maniobra".

CONFIDENCIAL





1.8. De la Publicación R.O.2-052 "MANUAL DE EMBARCO" 2° Edición Art. 7.

"El empleo de buques mercantes se dará normalmente cuando se ejecuten grandes movimientos de tropas y no se puedan cubrir todas las necesidades por la insuficiencia de buques anfibios" "Se dispondrá en los archivos de los Comandos que intervengan en el planeamiento, de los planos de estos buques, con los dato de sus características. La actualización de estos datos revista particular importancia".

1.9. De la Revista PROCEEDING (Agosto de 1982) artículo del Almirante JAMES HOLLOWAY (USA) Comentando el conflicto de MALVINAS

"La Argentina tiene una marina con equipamiento en parte muy viejo y de segunda mano, enfrentándose a otra marina (Británica) con sus capacidades no diseñadas para la misión que está realizando".

"El hecho es que si la Marina Americana se encontrara en una situación en que se necesitare una gran cantidad de buques mercantes, tenemos el concepto de TRANSPORTE MARITIMO. Nosotros le proveemos un subsidio a la marina mercante para tener disponible hasta el 50% de todos los buques".

1.10. Del Artículo "A CORPORATE ENDEAVOR" de la revista SEA POWER (Sep. 1982).

"Muchos de los buques mercantes fueron convertidos para uso militar en tan solo 48 horas en los Astilleros Navales de PLYMOUTH, PORTSMOUTH, CHATHAM y ROSYTH. Los astilleros trabajaron día y noche instalando plataformas de helicópteros en 19 buques y en todos la maniobra para reabastecerse de combustible en el mar".
"Estas conversiones hechas en un promedio de menos de una semana fue posible por lo siguiente:

1. Gran Bretaña tenía planes desde hace mucho tiempo para tomar posesión de buques mercantes seleccionados, para ser empleados con fines militares.

2. Los Staff civiles de diseño y planeamiento del Ministerio de Defensa reaccionaron con admirable rapidez. El personal de diseño voló hacia puertos en ultramar para unirse a los buques requisados en su viaje de retorno a los Astilleros y trabajaron durante la navegación en los problemas de instalación de los equipos y fortalecimiento de cubiertas para instalar plataformas de helicópteros y/o armamento. Los dibujos técnicos ya habían sido terminados cuando los buques llegaron a Puertos Británicos".
"El uso de buques portacontenedores para transporte y despliegue de aviones V/Stol y helicópteros confirmó el concepto del sistema ARAPAHO".
"El Atlantic Conveyor, Atlantic Causeway y el Astronomer resultaron de enorme valor transportando aviones Harrier y Sea Harrier y helicópteros de la RAF y de la RN".

///...4



1.11. De la revista "Tecnología Militar" (N° 6/81)

"...un sistema de la Marina Norteamericana denominado ARAPAHO. Básicamente se aprovecha de los cientos de buques portacontenedores de alta velocidad y gran desplazamiento existentes hoy en los inventarios de la OTAN".
"Con su moderna prestación, pequeñas tripulaciones y grandes cubiertas sin obstrucciones, son candidatos excepcionales para servir de base temporal a aviones ASW/AEW..."
"...El sistema ARAPAHO parece tener una repuesta a este requerimiento. Emplea una estructura modular básica de dimensiones idénticas a los contenedores standard, para formar componentes de un hangar, locales de guardia, mantenimiento de aviones y almacenaje, grupos generadores independientes, habitabilidad para personal de la marina y suministro de combustible para aviación".

2. HECHOS QUE INFLUYEN PARA LA SOLUCION.

En el problema en estudio hay que considerar dos aspectos, que por sus características, admiten diferentes soluciones.

El primero de ellos es el referido a la obtención de buques de apoyo móvil para uso de la Armada en sus operaciones específicas. Estas unidades serían para uso exclusivamente militar.

El segundo es el relacionado con disponer, en el momento oportuno, de unidades mercantes previamente seleccionadas por sus características y de las medidas necesarias para lograr un rápido alistamiento y adaptación al uso militar, es en definitiva la utilización de la capacidad de la nación para satisfacer, en caso de conflicto, los requerimientos logísticos de sus Fuerzas Armadas.

La solución de ambos aspectos representa en consecuencia, la única manera de constituir un PODER NAVAL "orgánico y funcional, el cual así estructurado permita la obtención del máximo rendimiento de sus posibilidades" (DOCFUARA 1 - Art. 115).

Es importante también recordar la misión impuesta al entonces Comando de Transportes Navales, al ser creado por decreto N° 6340 del Poder Ejecutivo Nacional de fecha 31 de marzo de 1952: "UTILIZAR, DIRIGIR Y OPERAR LOS TRANSPORTES NAVALES, A FIN DE SATISFACER LOS REQUERIMIENTOS DE TRANSPORTE MARITIMO PARA EL SOSTEN LOGISTICO Y OPERACIONES DE LA MARINA DE GUERRA Y DE LAS FUERZAS ARMADAS DE LA NACION", agregando en el Artículo 3ro del decreto mencionado: "Cuando los requerimientos lo permitan los Transportes Navales podrán ser empleados circunstancialmente en Tráfico Marítimo de interés Nacional".

Realmente parecería que se hubieran invertido las prioridades indicadas anteriormente y que circunstancialmente los Transportes Navales pueden ser empleados para el sostén logístico y operaciones de la Armada.

Debe considerarse también que, al no haber implementado algunas de las Acciones Recomendadas en el año 1979, luego de los estudios hechos con motivo del operativo "TRONADOR", la actual situación político-económica hace, por el momento, poco factible y

///...5





aceptable la adquisición y/o construcción de buques para uso militar, por lo que las posibles soluciones son de compromiso y hay que encontrarlas dentro de las unidades actualmente en Servicio.

Otro hecho a tener en cuenta son las Acciones Recomendadas del Oficio EMGA,CK8 N° 4/82"C" con respecto a las "Deficiencias Logísticas observadas - Medidas para subsanarlas", algunas de las cuales, con modificaciones, son tenidas en cuenta en el presente.

En cuanto al segundo de los aspectos del problema debemos considerar, además de las acciones recomendadas del oficio indicado en el párrafo anterior, la ampliación de la investigación a:

1°) Buques pertenecientes a armadores privados, Flota Fluvial y Escuela Nacional de Náutica; esta última opera como Buque Escuela el único buque con capacidad apreciable de pasaje de nuestra Marina Mercante.

2°) Buques Frigoríficos, buques tipo Roll on - Roll off, buques portacontenedores (para ser utilizados con el sistema ARAPAHO) y pesqueros de altura (principalmente para minado y antiminado).

Esta investigación debe incluir un relevamiento integral que permita conocer a fondo las posibilidades del potencial marítimo, teniendo en cuenta los requerimientos propios y los que puedan surgir de las otras Fuerzas Armadas, en base a las hipótesis vigentes.

Las normas legales vigentes deben permitir la rápida disponibilidad de las unidades previamente seleccionadas en caso de CRISIS o conflicto.

Debe preverse también una legislación que favorezca al armador que desee adquirir o construir buques mercantes con características aptas para uso militar (mayor velocidad,, mayor número de equipos de Comunicaciones, buques Ro-Ro, mayor capacidad de pasaje, etc.).

Por último hay que recordar que los únicos buques que la Marina había previsto y adaptado con antelación (petroleros de YPF) no se encontraban en el país al iniciarse la CRISIS y muy posiblemente de haber estado disponible no hubieran sido utilizados, pues no siendo este un hecho rutinario, habrian comprometido el secreto de la operación, al alertar con su pedido.

3. CONCLUSIONES:

3.1. Sin una adecuada logística no hay ni puede haber operaciones eficaces.

3.2. No se contó en el conflicto de Malvinas con buques de Apoyo Móvil capaces de reabastecer las unidades en el mar.

3.3. No se contó en los momentos iniciales de la CRISIS, con los petroleros de YPF, adaptados para reabastecimiento en el mar.

3.4. No se contó con un transporte de tropas, a excepción del BDT A.R.A. "CABO SAN ANTONIO", ni previsiones para ello.



3.5. No se cuenta con una unidad que pueda transportar rápidamente una fracción orgánica de I.M. para reconocimientos, golpes de mano, etc.

3.6. No hay un relevamiento adecuado para utilización de buques mercantes para fines militares.

3.7. No hay una legislación conveniente para la rápida disposición de buques mercantes en caso de conflicto.

3.8. No hay una utilización rutinaria de las unidades mercantes, en consecuencia, su uso eventual puede comprometer el secreto de una operación.

3.9. Al no implementarse acciones recomendadas luego del operativo "TRONADOR", deben adoptarse, soluciones de compromiso ya que la actual situación político-económica no permite soluciones integrales.

3.10. Se comparten las acciones recomendadas indicadas en el agregado N° 5 al oficio EMGA,CK8 N° 4/82"C", respecto a Buques hospitales, Buques de ELMA y de Transporte Navales con los agregados indicados en el presente estudio.

ACCIONES RECOMENDADAS:

4.1. Materializar una capacidad anfibia para lo cual se deberá, con carácter prioritario:

4.1.1. Adecuar el Transporte Polar A.R.A. "BAHIA PARAISO" como Transporte de Tropas y transferirlo a la Flota de Mar, manteniendo su utilización en comisión durante las Campañas Antárticas bajo el Comando Conjunto Antártico. (las modificaciones básicas a efectuar se indican en el Anexo ALFA).

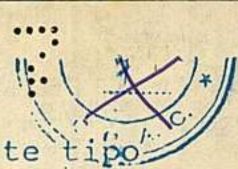
4.1.2. Convertir un destructor convencional en transporte ligero de tropas con las modificaciones indicadas en el Anexo BRAVO, esta unidad provendrá de la 2da División al reemplazarse por las nuevas unidades.

4.1.3. Desafectar un transporte tipo "COSTA SUR" y transferirlo a la Flota de Mar para su utilización como buque de abastecimiento y mantenimiento con las modificaciones que se indican en el Anexo CHARLIE.
El mismo podrá ser empleado de acuerdo a lo indicado en el Art. 3° del Decreto 6340 del 31 de marzo de 1952, cuando no sea utilizado por la Flota.

4.1.4. La conversión de un portacontenedor en portahelicópteros con el sistema ARAPAHO, según lo indicado en el estudio. "HELICOPTEROS NECESARIOS PARA LA ARMADA" del COAN. El mismo deberá ser preparado para su uso militar cuando lo requiera la situación.

.2. Incrementar las capacidades del Sostén Logístico Móvil para lo cual se deberá:





4.2.1. Prever la adaptación de un buque de transporte tipo "COSTA SUR" para ser modificado, en caso de movilización, en buque de Abastecimiento (munición, repuestos, etc.) según Anexo CHARLIE.

4.2.2. Recuperar las capacidades originales del dique flotante A.R.A. "Y-1" (dique seco, taller de reparaciones y su propia logística y operatibilidad) para mantenerlo listo a destacar a nuestro litoral (Deseado, Punta Quilla) a fin de adquirir capacidad de reparaciones para la Fuerza de Tareas en caso de Despliegue Estratégico.

4.3. Preparar nuestro potencial marítimo, para lo cual se deberá disponer:

4.3.1. Un relevamiento integral de todos los buques y embarcaciones que puedan ser aplicados al requerimiento del Despliegue Estratégico de la propia Fuerza y de las otras Fuerzas Armadas.
El mismo deberá incluir velocidades, calados, capacidades de bodegas y plumas, dimensiones de escotillas, elementos de removido, etc.

4.3.2. Seleccionar en base a lo indicado anteriormente.

4.3.2.1. Un buque portacontenedores para su conversión en portahelicópteros con el sistema ARAPAHO, para ser utilizado según lo indicado en 4.1.4. (ver Anexo DELTA).

4.3.2.2. Buques de Carga para transporte de:

- Elementos de la propia Fuerza (prever los tres componentes).
- Elementos pertenecientes a el Ejército y Fuerza Aérea.(Se deberán prever los elementos en base a los planes de movilización y/o campaña; de no contarse con los mismos se deberá trabajar en base a las movilizaciones de los años 1978 y 1982).
- Un buque frigorífico.
- Buques con capacidad para ser transformados en hospitales flotantes.

Los buques seleccionados deben preverse en cantidad tal que puedan cubrir eventuales ausencias y/o pérdidas.

4.3.3. Determinar en forma pormenorizada los detalles de alistamiento de las unidades afectadas, a saber:

- Plataformas para operar con Helicópteros.
- Equipos para reabastecimiento en el Mar.
- Equipos de Comunicaciones - Criptografía.
- Equipos de CME
- Chaff.
- Armamento AA (liviano) 12.7 ó 20 mm.
- Elementos y organización de Control Averías.

///...8

CONFIDENCIAL
1118



4.3.4. Instrumentar las normas legales que permitan la rápida movilización y disponibilidad de buques mercantes y las franquicias que favorezcan y alienten al armador para la construcción y/o adquisición de buques mercantes con características aptas para uso militar (velocidad, equipos de comunicaciones, radares, capacidad de pasaje, etc.)

4.3.5. Confeccionar los planes para la ejercitación rutinaria, por lo menos dos veces por año, de todos los buques mercantes seleccionados.

4.3.6. Establecer por Sistema Automatizado una permanente actualización de los medios disponibles en el país de acuerdo con lo expresado en 4.3.2. Este Control deberá ser centralizado en el ESTADO MAYOR CONJUNTO y en el COMANDO NAVAL DEL TRAFICO MARITIMO.

ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

ES COPIA



LUIS M. RIELLO PIERA
CAPITAN DE FRAGATA



COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

ALISTAMIENTO DE MEDIOS NAVALES

ANEXO ALFA

Características principales del Transporte Polar A.R.A. "BAHIA PARAISO" y modificaciones mínimas para ser utilizado como Transporte de Tropas.

CARACTERISTICAS

	Maxima	Sostenida	Económica
Velocidad (Nds)	19	18	16

Capacidad de desembarco: 4 EDPV
2 Botes a motor para 77 hombres

Cap. para helicópteros: hangar y cubierta de vuelo para 2 Sea King. puede reabastecer HL en vuelo

Cap. de Transporte de personal: 336 hombres, todos con camas y taquillas

Radares:
1 DECCA TM/1629
1 DECCA TM/1630
1 PLESSEY AWS-4 (aire)

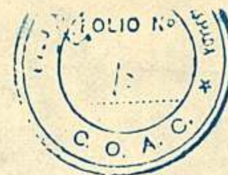
Radiobaliza EGA SABRE

MODIFICACIONES

- Instalación de basamentos para armamento AA y basamentos para lanzadores de CHAFF.
- Instalación de Jaulas lanzabombas de profundidad.
- Previsión de espacios, basamento, conexiones etc., para productores de ruidos tipo "FANFARE".
- Aumentar su capacidad de transporte de tropas..



LUIS M. RIBERO PIERA
CAPITAN DE FRAGATA



COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

ALISTAMIENTO DE MEDIOS NAVALES

ANEXO BRAVO

Capacidades mínimas de un Destructor Convencional para ser utilizado como Transporte Ligero de Tropas.

- Mantener un solo compartimiento de calderas (compart. de popa).
- Mantener una sola torre de cañón de 5".
- Mantener su actual capacidad para operar con helicópteros.
- Mantener productores de ruidos.
- Retirar sonar y sistemas de armas antisubmarinas. (no retirar jaulas lanzadoras de bombas de profundidad).
- Aumentar su capacidad de tanques para agua y combustible.
- Debe poder transportar 2 lanchas tipo EDPV y embarcaciones tipo (Zodiac).
- Habitabilidad como para transportar una Compañia reforzada de I.M. con su equipo específico (150/180 hombres).
- Incorporar armamento antiaéreo y Sistemas lanzadores de "CHAFF".



LUIS M. RIZERO PIERA
CAPITAN DE FRAGATA

CONFIDENCIAL

17



COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

ALISTAMIENTO DE MEDIOS NAVALES

ANEXO CHARLIE

Capacidad mínimas de un Transporte tipo "COSTA SUR" para ser utilizado como buque de Abastecimiento y Mantenimiento.

- Aumentar su habitabilidad con alojamientos en entre puentes.
- Montar talleres de reparaciones con capacidad de efectuar el 2° escalón de mantenimiento.
- Debe poder entregar munición y sería conveniente cierta capacidad de entrega de combustibles livianos (Gas-oil y turbo naval) prever y adecuar espacios para SS.BB.
- Debe tener capacidad para operar con helicópteros.
- Instalación de basamentos para armamento y basamentos y ubicación Sistemas lanzadores de "CHAFF"
- Instalación de basamento para jaulas lanzacargas de profúndidad.
- Previsión del local, conexiones, basamentos, etc., para equipos adicionales de Comunicaciones y Criptografía.
- Instalación del basamento, conexiones etc. para productores de ruidos tipo "FANFARE"



LUIS M. RIBERO PIERA
CAPITAN DE FRAGATA

CONFIDENCIAL

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

ALISTAMIENTO DE MEDIOS NAVALES

ANEXO DELTA

Características principales de un buque portacontenedores transformado en portahelicópteros según el concepto ARAPAHO.

Arapaho Update

By Lieutenant James J. Mulquin, U. S. Navy Reserve (Retired)

October 1982, a U. S. merchant containership conducted the first un- shipboard tests of Arapaho, the Navy's controversial approach to effective, supplemental air defense at low cost. The 18,000 ton *Export Leader*, outfitted with a complete aviation facility (a flight deck, hangar, fuel system, night lighting, power supply, and damage control), successfully operated six types of military aircraft.

This recent test began in late September when the basic Arapaho facility, some 900 tons of it, was trucked in 59 tractor-trailers from Lakehurst, New Jersey, to the Norfolk International Terminal. The Arapaho facility was loaded on board the *Export Leader*, on loan from the Maritime Administration's James River Reserve Fleet. The actual loading required approximately 11 hours of stevedore time. Internal hookups, checkout, and system verification took additional hours but could have been performed either under way or at anchor if the pier space had been needed for other operations.

To keep costs down, several decisions were made: the planned Arapaho personnel modules were suspended in deference to temporary use of the ship's cabin space for the brief sea trial period; the ship was partially activated—her main propulsion plant remained inactive, while her bridge, galley, living spaces, and auxiliary plant operated; a commercial tug towed the *Export Leader*, and a second tug served as a search and rescue craft.

The ship departed on 5 October and returned to pierside 7 October. During that time, 178 helicopter landings and takeoffs were performed. The aircraft included two Sikorsky SH-3Hs, a Bell UH-1N, a Kaman SH-2F, a Boeing Vertol CH-46D, a CH-46E, and a Bell HH-1K gunship. In addition to day landings, the SH-3Hs and the UH-1N made 45 night landings—15 times with a British exchange officer on board. Along with a number of Navy and Marine Corps pilots making approaches, successful landings were recorded by West German, Australian, Canadian, and U.S. Naval Reserve pilots. Officers from the Netherlands and Chile were on board the *Export Leader* to observe the air operations.

While the *Export Leader* was under way, aircraft landed in pairs for the first time, demonstrating the safety and utility of the twin landing spots. Each





Table 1 *The Arapaho Concept*

Dimensions:
- Flight deck: 200 ft. × 64 ft.
- Hangar: 100 ft. × 40 ft.
- Personnel accommodations: 40 ft. × 64 ft.
- Aviation fuel modules: 40 ft. × 40 ft.
- Weight (fully loaded and manned): 1,200-1,300 tons

Personnel:
- Ship's civilian crew: 30-40 persons
- Navy detachment: 65-90 persons

Aircraft Capacity:
- SH-3H hangaring: 4 aircraft
- Operational deployment: 4-6 aircraft

Aircraft:
UH-1, SH-2, SH-3, CH-46, CH-47, CH/RH-53, SH-60
Max. operating takeoff weight: 45-55,000 lb.

Aviation Maintenance:
Organizational (O-Level) planned
Intermediate (I-Level) physically possible

Command, Control, Communications:
Minimal communications planned
Mini-TSC" possible (weight/space available)

Aviation Safety:
Sprinkler system in hangar
Firefighting vehicles on deck
Ship's fire mains

Utility Subsystems:
Heating, venting, and air-conditioning in all modules
Telephone communications throughout system
Two 250-kw. diesel generators provide aircraft starting and servicing power, plus facility power

Aviation Fuel:
Pump/reel module.
Flight deck fueling station
JP-5 fuel in 5,000-gallon increments, up to 100,000 gal.

Primary Flight Control:
Similar to that on board an LPD-class ship

Navy Accommodations:
Series of modular, 40-ft. units, equipped as sleeping compartments, heads, showers, galley, mess decks, storage, support, etc.

Time to Install:
- Load by crane from pier: 12-18 hrs.
- Hook up/check out in place: 6 hrs.

Major Tests:
SH-3H (18,000-lb.) takeoffs/landings ashore (Oct. 1980)
Compatibility verification on board the *Export Leader* (Feb. 1981)
Sea trials (Oct. 1982)

Percentage of Cargo Displaced:
25-30% (volume); 10-20% (weight)

Modifications Required:
Minor deck fittings/tie-downs added

Ship Compatibility:
Designed for use on board any containership with standard freight modules (40 ft.) and no deck obstructions

Application:
- Container-type freighters: 20-50,000 tons
- LASH barge carriers: 46,000 tons
- Sea-Bee barge carriers: 38,000 tons
- Roll-on/roll off (RO-RO) vehicle carriers: 17,000 tons

Principal Development Activities:
Naval Air Engineering Center
Naval Air Test Center

Current Contractor Responsibility:
Minimal

Host Ship Performance:
20-34 kts., with 1,500-3,000 containers on board

Sensor Systems:
Radar (None, except ship's commercial equipment)
Sonar (None; although towed-array systems appear compatible)

Conversion:
Standard pierside gantry crane (30-50 tons)
Civilian stevedore teams
Commercial container terminal

Purpose:
Augment fleet by providing a multipurpose aviation installation, quickly loaded on board many classes of commercial ships for wartime service

Missions:
Sea-lane defense
Convoy escort and support
Mine warfare
Search and rescue
Sea-based close-air support for amphibious operations
Casualty treatment/evacuation
Air-capable depot ship (aviation maintenance and spares)
Underway replenishment group aviation support

Participating in Development:

United States	Canada
United Kingdom	New Zealand
West Germany	Chile
Australia	The Netherlands

Transport Requirements:
60-70 commercial tractor-trailers
30-35 railroad flatcars

Military Airlift Compatibility:
C-5A, C-141A/B, C-130E

Aviation Shops, Power Supply, Storage:
41,000 ft. adjacent to hangar

Cost to Acquire (less aircraft/weapons):
$15-20 million (per deployable system)

Table 2 *Pros and Cons of the Arapaho Concept*

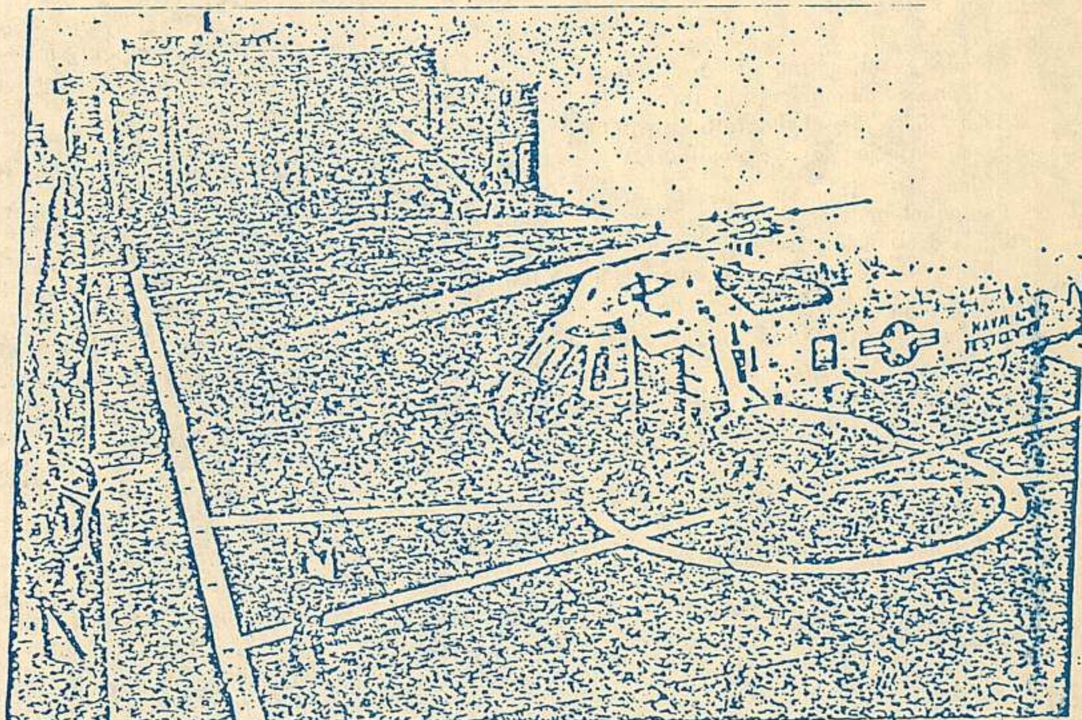
Pros	*Cons*
Arapaho represents enormous Return-On-Investment (ROI) in that it provides significant options, utility, and capability at very little dollar commitment.	1. Arapaho adoption would be excessively costly since large quantities of ASW helicopters and similar sea-lane defense air assets would have to be procured, possibly at the expense of tactical strike aircraft.
Arapaho lowers the cost of maintaining a sea based air deployment potential by keeping the host vessels in private hands.	2. Arapaho addresses a secondary, lower priority mission: convoy defense and sea-lane protection. Strike warfare would suffer.
Arapaho can be rapidly activated in wartime, radically reducing the time span for reaction to a maritime threat.	3. Arapaho acceptance could compel a sizeable increase in both the drilling strength and assets committed to the naval reserve, each at great cost.
Arapaho will place certain Navy aircraft in a given locale at far less cost and in far shorter time than is possible with new construction.	4. Arapaho, offering indigenous defense to convoys, creates doubt as to the need for large-scale destroyer and frigate procurement in future budgets.
Unlike other permanent systems in the fleet, Arapaho can be instantly "retired" upon resolution of an emergency.	5. Arapaho deployment would compound an already recognized problem in identifying sufficient cargo capacity in merchant ships for wartime deliveries.
...its force augmentation role, Arapaho will substantially enhance the performance and value of conventional, commissioned fleet units.	6. Insufficiencies in helicopter ASW performance tend to diminish the overall value of Arapaho in that mission.

t measures 64 by 100 feet and is siderably larger than landing pads board U. S. destroyers, frigates, guided-missile frigates. During e tests, an SH-3H was success- y hangared for the first time in the 0-square foot Arapaho structure, ch can accommodate four SH-3- d aircraft—with rotors and pylons ed—and enhance maintenance esses. It is estimated that an op- onal Arapaho detachment would oy five to six SH-3Hs or seven 2Fs. The deck has been designed ndle the heaviest aircraft types, ing the CH-53E and CH-47C. No acle to eventual use of the onnell-Douglas AV-8B has been untered, although testing of this cal takeoff and landing fighter- ber has yet to be authorized."

e Hampton Roads demonstra- were noteworthy from several points. They proved the sys- compatibility with commercial s and teamster crews. Profes- l stevedoring teams found the aho modules no more complex or nging to maneuver than normal inerized cargo; complete com- lity was demonstrated with pier- quipment, gantry cranes, vehi- forklifts, and other handling onents found at any typical U. S. TO port. The Arapaho system ship perfectly, as had been fore- y its Naval Air Systems Com- developers. This ship accepts a rd-sized container and typifies l hundred cargo ships of NATO registry that could be adapted to carry Arapaho in wartime.

While helicopter antisubmarine warfare is the first mission objective, there are others: mine countermeasures, marine assault, offshore airborne logistics, amphibious close-air weapons support, casualty evacuation, vertical replenishment, and many more.

Based on this prototype, estimates are that a "bare" Arapaho, including hangar, two-spot flight deck, power



During the first underway, shipboard tests of Arapaho on 6 October 1982, a Sikorsky SH-3H Sea King from Naval Air Test Center Patuxent River prepares to take off from the cargo ship Export Leader. A Bell UH-1N, one of seven participating helicopters, sits on the ship's second landing spot in the background.





CONFIDENCIAL

supply, heating, venting, air-conditioning, fuel supply, damage control, personnel accommodations, radio communications, and night lighting would cost approximately $11 million. Dedicated "mission-oriented" outfitting might add another three to six million dollars, depending on its complexity, spares support, personnel requirements, etc. The basic Arapaho is intended to support a four-to-six aircraft detachment and about 80-100 Navy or Marine Corps personnel. Air assets could come from mobilized reserve units or from the private helicopter community, presuming proper planning, training, and equipping in advance.

Many foreign governments are interested in Arapaho. The British Government hurriedly recruited and deployed Arapaho-like facilities on board at least 14 private ships during the recent Falklands crisis, to provide temporary adequate air cover and air logistics support.

Arapaho's future is uncertain. The Senate's calls for additional operational testing and investigation of tactical use have underscored interest in further development. The Marine Corps confirmed its interest by providing several types of aircraft for Arapaho demonstrations both ashore and at sea. An earlier offer from the United Kingdom of a fully operable cargo ship for extended underway tests is indicative of growing NATO concern for both defense and costs, and of the prospect of merchant ship air operations in various mission roles.

Despite these expressions of growing interest, costs of further evaluation may force the mothballing of Arapaho until an actual wartime emergency. That decision will likely be made soon.

Lieutenant Mulquin received bachelor's degrees from Georgetown University and Catholic University, and a master's degree from George Washington University. He is currently the Navy's Arapaho Project Manager at Naval Air Systems Command Headquarters.



LUIS M. RIBERO PIERA
CAPITAN DE FRAGATA

LUCHA CONTRA INCENDIO

EN BUQUES

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 7/83 "C"
de fecha 11 de abril de 1983



COPIA Nº 00
PRESIDENTE DE LA COMISION DE ANALISIS
DE ACCIONES DE COMBATE
BUENOS AIRES, de abril de 1983.

LUCHA CONTRA INCENDIO EN BUQUES

ARGUMENTO:

Aplicación en la Armada de la experiencia recogida por la Marina Británica sobre Lucha Contra Incendio.

REFERENCIAS: Publicaciones extranjeras.

1 - HISTORIA DEL PROBLEMA

Finalizado el conflicto de Malvinas los distintos informes confeccionados por la Marina y Gobierno Británicos, como así también por artículos aparecidos en publicaciones especializadas y análisis provenientes de distintas fuentes, posibilitaron salir a la luz los inconvenientes sufridos por los buques de la Marina Británica a causa de los incendios derivados de los ataques sufridos. Debido a ésto, tanto en la Historia del Problema, como en los puntos subsiguientes se hace referencia fundamentalmente a publicaciones extranjeras.

1.1. (Discurso de John F. LEHMAN, Secretario de Marina de los Estados Unidos). "Hubo mucha discusión acerca del uso del aluminio en la construcción de buques de guerra y sus efectos en la supervivencia de los mismos. El aluminio se usa en los buques británicos para mamparos no estructurales, escaleras y conductos de ventilación".

"El Sheffield, que se perdió en un voraz incendio luego de recibir el impacto de un Exocet que no detonó, tenía superestructura de acero, aunque algunas de las fragatas británicas las tienen de aluminio. No hay pruebas que el uso del aluminio haya contribuído a la pérdida de ningun buque británico".

"En líneas generales, los buques de guerra norteamericanos tienen mejores sistemas de control de averías y lucha contra incendio que los de otras marinas. El constante adiestramiento en el mar y en tierra de las tripulaciones en las técnicas de control de averías, sigue siendo fundamental en la instrucción de la marina norteamericana".



"En resumen, las Malvinas demuestran que los buques de guerra modernos pueden hacer frente a armas tales como los misiles crucero, pero deben tener una defensa en profundidad y capacidad para soportar impactos resistir averías y seguir combatiendo. Por un lado, el Sheffield no estaba en zafarrancho de combate, no estaba preparado para resistir averías y finalmente se perdió, a pesar que el misil no detonó".

"El destructor Glamorgan, por el contrario, sí recibió el impacto de un misil Exocet y aunque el incendio resultante y las esquirlas que saltaron provocaron 13 muertes, el buque pudo seguir operando con el armamento y los sistemas de armas intactos, porque estaba preparado".

1.2. (Diary of the Falklands Conflict - NAVAL FORCES IV/82 - Vol. III). "Los buques británicos sufrieron seriamente a causa del fuego, mayormente debido a que la aislación del cableado es altamente inflamable, pero también debido a la presencia de otros materiales inflamables a bordo tales como los colchones de espuma de goma y mobiliario de madera".

1.3. (The Falklands Islands - Further information - NAVAL FORCES - V/82 - Vol. III). "Incendio: El fuego causó un gran daño a los buques británicos. No hay ninguna duda de que los buques tenían una gran cantidad de material inflamable, particularmente sillas y mesas de madera, colchones, alfombras y todo el resto de equipamiento de una marina de tiempo de paz".

"Se comprobó que la aislación de los cables es muy inflamable. Ciertamente éste es un aspecto de las operaciones que deberá ser ahora estudiado rigurosamente por los constructores de buques y oficiales navales. Ya se ha comunicado que en el futuro, ningún buque será construido con la superestructura de aluminio. Sin embargo hay más para hacer además de esto último ya que los destructores Tipo 42 Sheffield y Coventry, tenían superestructura de acero"





1.4. (A tactical analysis of the south atlantic war - NAVAL FORCES Nº VI/82 - Vol. III). "El ataque con Exocet al Sheffield tomó al buque totalmente por sorpresa. Esto fué informado por su Comandante, Capitán de Navío Samuel Salt, en entrevistas posteriores al hecho. El buque no estaba en zafarrancho de combate lo que significa que su tripulación no estaba cubriendo sus puestos, las portas estancas y escotillas estaban abiertas, los sistemas de ventilación estaban funcionando y las estaciones de lucha contra incendio y control de averías no estaban cubiertas. De acuerdo con las declaraciones del Capitán SALT, el misil penetró en el compartimiento de generadores de proa. El buque se quedó sin energía eléctrica y sin comunicaciones interiores. Esto significaría que el segundo grupo de generadores, que se encuentra ubicado más hacia popa del buque, no estaba funcionando en ese momento y que no pudieran ser arrancados los motores diesel que accionan a los generadores. También es posible que se haya perdido la capacidad de distribución eléctrica. Sin electricidad, las bombas necesarias para combatir el incendio, no funcionan. El incendio producía humo denso y acre".

"Otros factores contribuyeron a esta terrible situación muchos materiales utilizados en buques de guerra modernos, si bien no son inflamables, tienen efectos colaterales peligrosos. Los colchones de espuma de goma utilizados en las cuchetas producen humo denso en un incendio. La aislación del cableado puede producir humo tóxico peligroso para el personal".

"Durante años se han hecho muchas críticas acerca de la utilización, por parte de la Royal Navy, de cables con aislación de Policloruro de vinilo (PVC) bastante conocida su peligrosidad en incendios dado que produce cloruro de hidrógeno, un gas letal. Sumado a la pérdida de potencia eléctrica y a la falta de comunicaciones interiores, la tripulación del Sheffield estaba disminuida por humo y gases".



1.5. (The international institute for strategic studies - SURVIVAL - Vol. XXIV - Nº 5 - SET/OCT 1982). "La lucha contra incendio a bordo de estos buques se hizo muy dificultosa debido al humo denso y sofocante, probablemente causado por el quemado de la aislación del cableado hecha de policloruro de vinilo (PVC)".

"En el análisis de los buques utilizados como blanco no se ha tenido en cuenta el humo sofocante ya que a éstos se les sacan todos los cables. También a estos buques se les retira todo resto de combustible y munición; el combustible es particularmente peligroso debido a la alta inflamabilidad del utilizado en buques propulsados por turbinas de gas".

"Los buques a construirse deberán utilizar materiales modernos, en particular similares al CHOBHAM ARMOUR o KEVLAR para cubiertas protectoras de partes vitales".

1.6. (Asamblea de la unión de Europa Occidental - NATO - La crisis de las Malvinas - Informe presentado en nombre de la Comisión de Defensa y de Armamento). "La concepción de los buques de guerra. El conflicto de las Malvinas ha puesto en evidencia la vulnerabilidad de los buques de concepción moderna ante los incendios cuando son alcanzados por bombas o misiles. La prensa lo ha atribuido a la gran cantidad de material plástico presente en los cables eléctricos de los que están provistas esas naves, a la utilización de aluminio en la superestructura para reducir el peso, o inclusive de chapa de acero más delgada que la utilizada anteriormente. Los arquitectos navales centrarán por cierto su atención en la necesidad de mejorar a la vez el equipo de lucha contra incendios y las propiedades de resistencia al fuego en el momento de concebirse los buques".

"En efecto, ha quedado ampliamente demostrado que ciertos ahorros realizados en la construcción de unidades navales, y, de una manera más general, en la estructura de la flota, como consecuencia de restricciones presupuestarias o peor, aún, de dimensiones imprevistas de los recursos disponibles para los programas ya en curso,





terminan fatalmente por perjudicar de una manera inaceptable el valor del material y su capacidad de supervivencia, lo cual deja en definitiva como saldo pérdidas muy superiores al ahorro realizado inicialmente".

1.7. (Campaña de las Malvinas - Las Lecciones - Presentado al parlamento inglés por el Secretario de Estado de Defensa - Informe NOTT). "Hemos obtenido algunas enseñanzas importantes acerca de la rápida difusión del fuego y el humo en los buques y sobre el uso de materiales que pueden resultar riesgosos en caso de incendio. El cableado de los buques más antiguos puede resultar inflamable; este peligro será reducido significativamente en los buques nuevos. Actualmente se estudia urgentemente la forma de mejorar la supervivencia de los buques existentes y todo lo aprendido será incorporado a los nuevos diseños".

"Por ejemplo: mejorar zonas de protección contra incendios, cambios en el diseño de las escotillas y portas estancas, provisión de más escotillas de escape, mayor estanqueidad al humo en los mamparos, reubicación de los tanques de combustible, disminución de los materiales inflamables, provisión de más bombas de incendio, equipos de respiración y respiradores individuales".

1.8. (Artículo del New Scientist Magazine publicado en el diario Buenos Aires Herald del 22/7/82). "El New Scientist no aclara el origen de la información pero sostiene que los extinguidores de incendio manuales se consumieron rapidamente y no pudieron ser recargados a bordo por dificultades técnicas. Un nuevo extinguidor recargable esta actualmente en uso en la flota. Los colchones de espuma de goma, que forman parte del equipamiento de los buques, producían, al quemarse, nubes de humo tóxico; ahora estan siendo reemplazados por colchones a resorte".

"Hubo comentarios por el uso de aluminio en la construcción de buques. Lo cierto es que se utilizó aluminio en la superestructura de las fragatas Tipo 21 y también, aunque en menor medida, en algunas otras clases, pero no en los destructores Tipo 42 como el Sheffield. Además a veces se emplea aluminio para construir mamparos menores no estructurales



escaleras y conductos de ventilación. Así se reduce considerablemente el peso de los buques sobre la línea de flotación, pero al advertir que este metal pierde resistencia en caso de incendio, hace algunos años se suspendió su empleo en los buques de guerra británicos. Sin embargo, no hay pruebas de que haya contribuido a la pérdida de ningún buque".

1.9. (Conferencia: Lecciones del conflicto del Atlántico Sur - LONDRES 2/3-9-82). "Sin embargo, a pesar del ataque del Exocet, una de las cosas que más nos llama la atención son las características del incendio desarrollado a bordo del Sheffield, esencialmente la gran cantidad de humo tóxico, la cantidad de conductores eléctricos que se quemaron, el derretimiento de las estructuras metálicas de aluminio debido al alto calor es quizas esta parte la que merezca mayor investigación".

1.10. (Maritime Defense - Octubre 1982). "Durante años, expertos en control de averías y lucha contra incendio han prevenido que el plástico PVC utilizado como material aislante de cables de buques de guerra, en un incendio formaría humo denso y altamente tóxico, produciendo gas phosgene y que, una vez prendido, no necesitaba oxígeno para continuar quemándose, ya que su combustión es autónoma".

"Las mayores áreas de controversia se encuentran en la utilización de aleaciones de aluminio en superestructuras, en materiales para aislación eléctrica y revestimientos, mobiliario y elementos que hacen a la habitabilidad y al mantenimiento de los servicios eléctricos y de lucha contra incendio en buques que se encuentren seriamente dañados".

"El cableado de buques modernos está aislado y forrado con los mejores materiales obtenibles, teniendo en cuenta su precisa aplicación en cada caso. Goma butílica (Buthyl rubber, EPR)forrada con polietileno clorosulfonado (Chlorosulfonated polyethylene, CSP, HYPALON) es el aislante más importante actualmente utilizado. Cuando se necesita una mayor resistencia a la temperatura, la goma siliconada reemplaza al EPR, con un detrimento en sus propiedades mecánicas".



2 - HECHOS QUE INFLUYEN PARA LA SOLUCION

En la lectura de los puntos anteriores se observa claramente la controversia Aluminio VS. Acero donde cada expositor o firmante tiene su opinión, no siempre debidamente fundamentada. Parecería ser que la tesitura que tiene más fuerza es la de "No hay pruebas que el aluminio haya contribuido a la pérdida de ningún buque". Se tiene conocimiento que, desde hace ya varios años, la Marina Británica tenía previsto el cambio de todas las chazas, sus soportes y escalas de máquinas, hechas de aluminio, por similares de acero inoxidable. La razón era el evitar que por un incendio en máquinas estos elementos se fundieran, no permitiendo la actuación de medios de control de averías en la lucha contra incendio. Se debe tener en cuenta que el aluminio comienza a fundirse a 600ºC mientras que el acero lo hace a 1.500ºC.

En cuanto a la recarga de matafuegos a bordo (punto 1.8) es muy posible que el artículo haga referencia a los extinguidores de agua, cuyo propelente es un cartucho de anhidrido carbónico. El uso de estos extinguidores es de norma en la Marina Británica. Para la recarga del cartucho de CO_2 es necesario contar con la máquina diseñada a esos efectos y que no es de la dotación normal de ningún buque de línea. Independientemente de lo anterior, un incendio como el producido en el Sheffield no es combatible con extinguidores manuales.

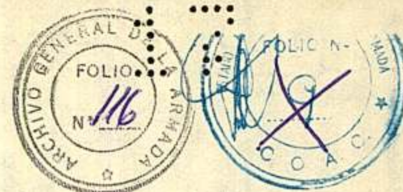
Con respecto al material utilizado como aislación del cableado, se agrega un informe de la firma DUPONT donde hace referencia a los distintos materiales utilizados con este propósito. También se agrega una fotocopia explicativa del material denominado KEVLAR a que se hace referencia en el punto 1.5..

Dentro de este estudio debería hacerse referencia al equipo personal (ropa, uniformes, calzado, etc.) ya que según el tipo y géneros usados pueden llegar a conformar un factor de riesgo para el personal que debe combatir un incendio.

Este punto fué tratado en el informe de esta Comisión denominado "Uniformes para el personal embarcado" que fuera elevado por oficio ESGN,COAC.Nº 15/82 "C".



En todos los informes se hace expresa mención de que lo que más dificultó la lucha contra los incendios declarados fué la presencia de humo, lo que hace suponer que la dotación de equipos respiradores no era suficiente. Un elemento que es de utilidad para este tipo de emergencias es la máscara respiradora contra agentes agresivos, que si bien no es el equipo ideal para ser utilizada en presencia de humo denso o con un porcentaje de oxigeno menor al 16%, puede llegar a ser un buen complemento como protección, por cortos períodos de tiempo, en un grupo de lucha contra incendio.



3 - CONCLUSIONES

3.1. El abaratamiento en la construcción de los buques termina perjudicando el valor del material y su capacidad de supervivencia, pudiendo dejar como saldo pérdidas humanas y materiales muy superiores al ahorro realizado inicialmente.

3.2. Por no cubrir una condición de preparación para la acción adecuada, el impacto sufrido por el destructor Sheffield provocó que el incendio se propagara sin control, desembocando en el hundimiento del buque. Esto podría haberse evitado, en parte, cumpliendo con las siguientes premisas:

a) Plantas generadoras separadas.

b) Anillo de incendio dividido.

c) Cobertura parcial de trozos de reparaciones.

d) Condición de clausura restringida.

Referencias: punto 1.4..

3.3. De la lectura de las distintas opiniones volcadas en el punto 1, surge que uno de los mayores inconvenientes presentados en la tarea de combatir los incendios, fué la presencia de gran cantidad de humo denso y tóxico, producto de la combustión del material sintético con que se fabrican colchonetas, aislación de cables y pintura. Es de hacer notar que la presencia de humo de estas características se tiene poco en consideración en la Instrucción y Adiestramiento en Lucha Contra Incendio.

3.4. Es evidente la presencia en los buques de gran cantidad de material inflamable (alfombras, cortinas, muebles de madera, pintura no ignífuga, etc.) que coadyuvó a que los incendios se extendieran sin control no pudiendo ser restringidos al local donde éste comenzara.

3.5. Si bien no aparece expresado taxativamente, se supone una falla en el adiestramiento en control de daños y lucha contra incendio, como parte responsable de la pérdida de los cinco buques de guerra.



4 - ACCIONES RECOMENDADAS

4.1. Ordenar a quien corresponda estudie e implemente la solución de las siguientes recomendaciones:

4.1.1. Aumento de la dotación de a bordo de equipos respiradores individuales.
Respecto a lo expuesto, se sugiere analizar la conveniencia de mantener en uso la máscara O.B.A. ya que por sus características de dependencia y el costo involucrado en la obtención de los canisters y por lo tanto, su no disponibilidad diaria para el uso en adiestramiento, recomiendan su reemplazo por otra de características similiares a las utilizadas en los Destructores Tipo A.R.A. "HERCULES".

4.1.2. Cumplimiento de lo previsto en la publicación N.O.C. E.M. Art. 29.167 referente a disponer a bordo de por lo menos una máscara protectora por tripulante.

4.1.3. Reemplazo de los colchones de espuma de goma por otro tipo de material que tenga distintas características de inflamabilidad y que su combustión no produzca humo tóxico.

4.1.4. Intensificación del uso de pinturas ignífugas. Reformulación o reemplazo de las pinturas, especialmente de interiores, actualmente en uso, por otras ignífugas.

4.1.5. Intensificación en calidad, cantidad y medios de los cursos de Lucha Contra Incendio, utilizando los equipos y elementos que el personal encontrará en los trozos de reparaciones del buque que se encuentre tripulando. Se deberá hacer hincapié en la utilización de equipos respiradores individuales en cámaras de humo construídas al efecto, para darle mayor realismo al adiestramiento.

4.2. Tener en cuenta las siguientes características técnicas para futuras construcciones o, en caso de ser aplicable, para buques en construcción o ya en servicio:

.../// 11.-

///... 11.-

a) Adecuada distribución y ubicación de los tanques altos de decantación de combustible.

b) Sistemas autónomos de lucha contra incendio.

c) Aislación de cables. Deberá ser la más adecuada para evitar que su combustión genere gases tóxicos.

d) Utilización de pinturas ignífugas en locales interiores.

e) Eliminación del mobiliario de madera reemplazándolo por metálico.

f) Incremento en la cantidad de escotillas de escape.

Referencias: punto 1.7..

4.3. Teniendo en cuenta las acciones recomendadas del Estudio de Orgánica Operativa, elevado por oficio ESGN,COACNº 9 /83"S", se deberá establecer un organismo para evaluación de las condiciones operativas, en lo que hace al Control de Averías y Lucha Contra Incendio de las unidades que constituyen el Grupo o Grupos de tarea adiestrados. La dependencia sería del Comando de Adiestramiento. La evaluación debería hacerse en el período previo a la incorporación al grupo denominado (por sus condiciones de alistamiento y adiestramiento) adiestrado, donde la condición "sine qua non" que deben cumplir estas unidades es la de estar capacitadas para "seguir flotando y combatiendo" pese a los daños recibidos. Esta evaluación debería repetirse después de un cierto tiempo a determinarse. Se podría tomar como ejemplo los grupos "Shake Down" de la marina Estadounidense o de "Work Up" de la marina Británica.-



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE



the amazing of KEVLAR*

Find out more about the amazing performance of KEVLAR aramid fibre. Simply check your applications(s) below and send us the coupon.

Helmets and ballistics.

☐ In vests and helmets, twice as strong as nylon for same weight; fragmentation resistant; more comfortable and wearable; better concealment. Hard armour for ships, helicopters and vehicles.

Friction products: brake and clutch linings, gaskets.

☐ Longer life; no known environmental and health hazards.

Industrial and coated fabrics.

☐ Strong fabrics that are lightweight and easy to handle; new possibilities for belting, inflatable products and structural designs.

Hoses and belting.

☐ High strength allows improved designs; longer lasting reinforcements; superior flex life; non-corroding; chemical and flame resistant.

Protective clothing.

☐ Fabrics of KEVLAR are resistant to punctures, cuts, abrasion and high temperatures; non-conductive; inherently flame retardant; lightweight and comfortable.

Ropes, cables, electro-mechanical and optical cables.

☐ High strength-to-weight ratio; excellent resistance to elongation and creep, chemicals and fatigue; will not kink; excellent dielectric properties; easy to handle.

Reinforcement of composites.

☐ High strength with lighter weight, greater design freedom; impact resistance; excellent vibration damping; non-corroding; ductile failure mode.

Tyres.

☐ Smoother riding; weight savings up to 18%; lower rolling resistance; less noise; no corrosion; fuel economy.

Name: ______________________

Position: ______________________

Company: ______________________

Address: ______________________

____

Your product: ______________________

____

FI/KUC/82/6

If your application is not mentioned above, please write to us on your company's letterhead with a description of your project.

Du Pont de Nemours
International S.A.
Industrial Fibres Department
Attn: L. Wilson
50-52, route des Acacias
CH-1211 GENEVA 24
Tel.: (022) 37 86 56

*Du Pont's registered trademark

KEVLAR ARAMID

There is no stronger fibre



Profit from performance

What makes KEVLAR aramid fibre different, more profitable?

Its unique combination of specific characteristics.

No other commercially available fibre brings together so many crucial properties at such a high level of performance.

Here's what makes KEVLAR aramid fibre different.

- Very high tensile strength: resin impregnated strands 3620 MPa; twisted yarn 2760 MPa or 281 kg/mm² or 190 cN/tex.
- Excellent vibration damping: loss factor of 0,015 at 87 Hz and 0,021 at 597 Hz.
- Very low elongation to break: 2.5% (KEVLAR 49).
- Very low specific weight: 1.44 g/cm³.
- Excellent thermal stability: properties retained between 180°C and −70°C.
- Very good dimensional stability: 0.2% at 160°C.
- Does not sustain flame or melt; low smoke emission; only starts to carbonize at 425°C.
- Extremely resistant to chemical degradation, solvents, fuels and sea water; compatible with compounds used in elastomers, rubber and composites.
- No corrosion.
- Excellent dielectric properties; non-conductive.

Lighter yet tougher tyres.

Truck tyres reinforced with KEVLAR are up to 18% lighter than those using steel. They show reduced tread wear, lower operating temperature and less rolling resistance, which contributes to fuel economy. And KEVLAR doesn't corrode.

Leading makers are also using it for their top-line passenger car tyres.

Cables for giant tankers.

Easy-to-handle ropes and cables of KEVLAR do the job of steel at 20% the weight. What's more, they don't corrode, are self-insulating and non-magnetic. And with the low elongation of KEVLAR, even giant oil tankers stay securely moored.

KEVLAR for reinforced hoses and belting? It has proved its stability at extreme temperatures. And its resistance to stretch, flex fatigue, stress and corrosion.

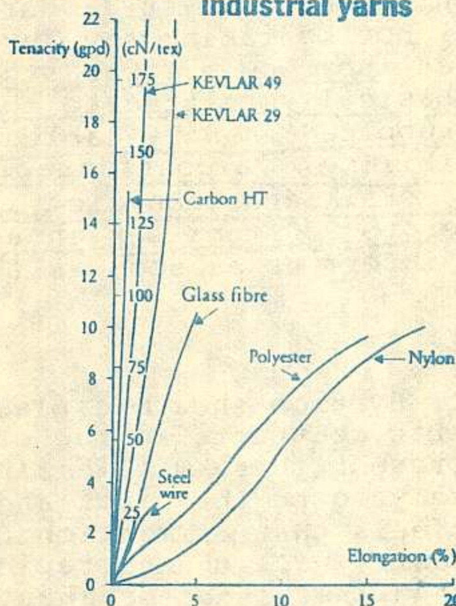
In mines and quarries, conveyor belts made with KEVLAR have given outstanding performance for up to five years without failure. Transport belts of KEVLAR in special manufacturing applications have already achieved three times the service life of glass-fibre belts.

Racing yachts, power craft and feather-light kayaks benefit from KEVLAR, too. Inflatable boats are tougher, yet up to 50% lighter.

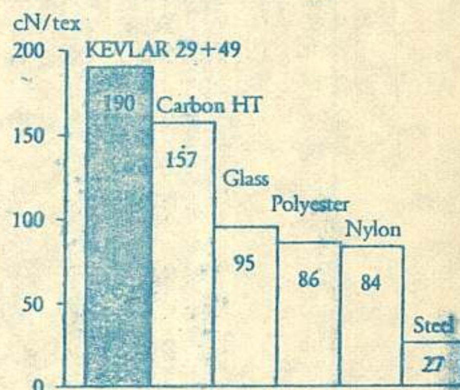
Gloves made with KEVLAR are light, comfortable and amazingly strong. They resist heat, cuts, punctures and abrasion far better than gloves of traditional materials.

The high strength and low density of KEVLAR make it especially valuable in anti-ballistic vests and helmets. Protection levels are substantially improved, as are flexibility, comfort and concealment.

Stress-strain relationship of industrial yarns



Specific tensile strength



$30,000 per kilogram saved.

In the Ariane rocket, where the apogee engine case is filament wound with KEVLAR, each kilogram saved at launch is worth $30,000.

In the NASA Space Shuttle and new-generation passenger jets, such as the Airbus A-310 and Boeing 767, components reinforced with KEVLAR minimise deadweight and increase payloads. This means savings of over $40,000 a year for each jet in service.

KEVLAR. There is simply no stronger fibre commercially available today.

Is there any other choice for your product?

REF JER RS/JWC/RJW/PWRP GRP ECH
CC CF ... I.Guillen, Mex. CF TF
... AHA Bonfante, DP Argentina.

OBJECTIVE

C.O.A.C.
EXP.E INTERNO Nº 0248

Sheet 1

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 3-D-1

CLASIFICADO

INTERVIEWED:
R Phillips
J Purvis - Sales Manager Offshore
M Simmons - Technologist

DATE
1982

27/4 Neoprene: Still producing railway signalling cable using 30-35 tons of Neoprene per month. Would not be specific about amount of busines that he placed with the competition but likely that we have about 50 - 60%. Purchases in May and June will be low as they source their PCP on a campaign basis. Discussed phasing out 9% discount down to 5%. Ron Phillips will look into any large contracts that they have but confirmed that they will definitely be down to 5% during last quarter. Pointed out to Ron Phillips that he had been taking quantities of Neoprene far in excess of his current consignment levels, down to the order of 10 tons each for Neoprene GS and GRT. RP commented that he felt that our commercial department were making judgements on when he required his Neoprene and he felt that this should not be the case and that the product should be delivered when requested. Stressed the point to him that we were interested in selling Neoprene and we would not let the problems of our consignment stock agreement reduce those sales.

Hypalon: Business quiet. Are not sure of further usage pattern as they have a number of enquiries but no firm orders at present. Ron Phillips claims that they are now seriously looking at CPE on a cost basis. The current Pirelli HYPALON formulations are eroxide cured. Their view on IEC 92 is that you cannot resist change Requested that I bring RJW down to discuss offshore cable contracts.

12/7 Vamac

Have been asked by the Navy to supply cable sheathing to meet the 518 specification commencing 1st January. The Navy have stated that they will not be taking any further Hypalon sheath cables Ron Phillips said that they would forecast a minimum usage of 50 tons per annum which was basically related to the amount of Hypalon that they had previously supplied in Navy cables. However, because of the definite possibility of a considerable amount of rewiring of vessels damaged in the Falklands conflict, it is possible that this figure could be closer to 200 tons per annum over the next couple of years. Agreed to inform us as soon as they had a firm requirement for VAMAC.

Hypalon

Business right now for Hypalon sheath cables is very quiet. They have three possible contracts in the offing; Clyde Bray B and Beatrice B. At present these will definitely be of Hypalon and Beatrice B is likely to be the first and manufactured later this year. J Purvis feels that as mentioned above it is possible that the offshore industry will change rapidly to 518 type cables. However, it is highly unlikely that merchant shipping will change

DU PONT
ESTABLISHED 1802

E. I. DU PONT DE NEMOURS & COMPANY
INCORPORATED
WILMINGTON, DELAWARE 19898

CABLE ADDRESS & TELEX "DULASTCHEM"

POLYMER PRODUCTS DEPARTMENT

CC: J. R. DAVIS*
J. J. MANNING*
A. A. BOTELHO/A. TOPA*
J. D. WOLLARD*
R. H. BURD*
J. R. HOOVER*
A. L. MORAN*- CHESTNUT RUN



August 16, 1982

Dow 870 — [illegible]
Caja de 1000 lbs.

TO: M. J. HERAS - ARGENTINA
R. GELAIN - BRASIL
H. ESCOBAR - CHILE
A. J. A. BONFANTE - VENEZUELA
J. S. LANGRIDGE - MEXICO
K. V. MARTIN - AUSTRALIA
H. W. YAP - SINGAPORE

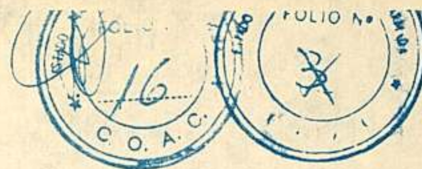
FROM: R. E. DE PUY

THE ANTI-HALOGEN PROBLEM

Attached is some information recently circulated in the U.S. and in our European organization. I am also enclosing a copy of the article on halogenated elastomers by Hoover, Moran, and Whitlock. I do not mean to sound an alarm. I simply would like you to be aware. There are some noisy and influential people who would like nothing better than to see halogen-containing elastomers locked out of oil platform cable, ship cable, and transit cable. For obvious reasons, we want to do everything in our power to neutralize their arguments. The "danger" originates in Europe, and we are defending Hypalon® and neoprene vigorously among European specification writers. Please keep us informed on any pertinent developments and give us a chance to help if our future business is threatened in any way.

RED/mk
Attachment
*No attachment





E. I. DU PONT DE NEMOURS & COMPANY
INCORPORATED
WILMINGTON, DELAWARE 19898

POLYMER PRODUCTS DEPARTMENT

July 15, 1982

TO: FIELD SALES AND MARKETING GROUPS

FROM: J. M. KEEGAN

A POLICY TO DEAL WITH "NON-HALOGEN" INITIATIVES

Government agencies in parts of Europe and the U.S.A. are investigating the possibility of eliminating halogen containing materials from navy ships. The present interest is primarily in wire and cable constructions where the major problems have been with PVC; our concern is that if such specifications are adopted the trend could spread to other areas and into the civilian sector.

PPD/ELD are in a fortunate, but sometimes difficult, position of offering both halogenated and non-halogenated products to meet changing market needs. This situation requires strong coordination among marketing and sales groups with general agreement on overall policy and product priorities.

New PPD investment in halogenated products is very substantial with the Hypalon© Maydown project and the Teflon© expansion programs. Hypalon©, Neoprene, and Teflon© have proven performance histories for long life day-to-day service as well as durability for demanding worst case situations. Industry experience with the non-halogen concepts is much more recent and not fully proven on a broad scale of service. Furthermore, the "halogen free" designation can lead to compromises and combustability and overall end-use performance. There are major interdivisional efforts to discourage indiscriminate "halogen free" specification in favor of full scale functional testing.

It is important that we defend the performance of our halogenated products while pursuing realistic opportunities for Vamac© without initiating actions that lend support to the non-halogen advocates.

The attached position letter provides further background and a proposed response to a current situation.

Jim K.

JMK:kh
Attachment

CONFIDENCIAL



E. I. DU PONT DE NEMOURS & COMPANY
INCORPORATED
WILMINGTON, DELAWARE 19898

POLYMER PRODUCTS DEPARTMENT

CC: P. E. DOBBS
J. A. BLUMBERG
D. K. DUNCAN
M. T. KUYPERS
J. R. BREITENSTEIN
J. S. HICKMAN
R. V. OGDEN
A. L. MORAN - CR
G. K. WALKER - BMP
J. J. MANNING
A. A. BOTELHO
K. H. WHITLOCK - HEMEL HEMPSTEAD
U. I. VAIDYA - CR



July 15, 1982

TO: D. HUEBSCH - DISA, GENEVA
J. P. PETERS - DISA, GENEVA
G. C. SWEET - HEMEL HEMPSTEAD
H. ESCOBAR - CHILE

FROM: J. R. HOOVER Jim

POSITION ANALYSIS UPDATE
VAMAC® VS. HYPALON® FOR BRITISH MILITARY SHIPS CABLE

Ref: The British Frigate Sunk by the Argentine Exocet Missile

Media Quotations

The following are comments from the HMS Sheffield's captain, James Salt:

> ". . . the whole working area of the ship was filled with black, acrid, pungent smoke, mainly from the cable runs and paint . . ."

with the subsequent effects as described in Newsweek and similarly in other publications worldwide:

> "As the fire spread through the electrical cables, the ship lost power and could not use its communications, its missile systems and finally its fire pumps."

These and the multitude of other media references have and will continue to be used by the "halogen-free" advocates as further support for their position. The risk is that many customers and industry influences may accept the implied associations without a more critical examination of facts.



Hypalon© Involvement

Bob Weston has indicated that Hypalon® jacketed power cables were present in the cable runs, but that many PVC jacketed signal and light-power wires were also present.

The main contributors to the Sheffield smoke generation and fire propagation will probably never be known, but is highly likely that PVC was the main factor. Hypalon® may again be a victim of its physical association (and generic-class inclusion) with PVC.

PPD/ELD Position Versus "Halogen Free"

Defense of the performance of halogenated products remains a number one PPD priority.

Efforts should continue to discourage "halogen-free" specifier designations in favor of full-scale functional testing and to present the benefits of low-acid evolution Hypalon© technology that retains traditional jacketing toughness and durability.

The Sheffield problems, as indicated to date, were due to fire propagation and smoke evolution, not the fact that halogenated elastomers were present.

Customers and end-users should be urged to consider these facts and again be reminded of the advantages of halogenated elastomers in reducing cable combustability via the Elastomerics article and related resources. They should also be encouraged to consider the distinction between (1) vision obscuration from smoke density or opacity and (2) corrosion damage from acid gas generation. These are separate effects that can be easily confused by their simultaneous occurrence.

Vamac© Position Re-examination

The ELD position has been to . . . Establish a strong defense for Hypalon© and Neoprene based on logic and a proven performance history while exploring market options for Vamac© where "halogen free" is already specified.

The specification of Vamac© to the exclusion of EVA for military ships cables by the British MOD NES-518 is a tribute to those of you who have worked hard to implement this policy. This was a difficult job well done.

JRH:kh

Note to ALM/UIV/GCS/KHW
This incident points up the need for new technology development to further reduce opaque smoke generation while retaining optimum flame retardance, low acid generation and mechanical toughness.



CONOCIMIENTOS DE SANIDAD EN COMBATE Y PRIMEROS AUXILIOS PARA EL PERSONAL EMBARCADO

Informe elevado por oficio ESGN,COAC Nº 19/83 "C"
de fecha junio de 1983

CONFIDENCIAL





COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

CONOCIMIENTOS DE SANIDAD EN COMBATE Y PRIMEROS AUXILIOS PARA EL PERSONAL EMBARCADO.

1. HISTORIA DEL PROBLEMA.

Del estudio de los informes elevados por los Señores Jefes y Oficiales del Escalafón Sanidad, con participación directa en el conflicto de MALVINAS podemos señalar que de 72 profesionales que dieron su opinión respecto a los conocimientos observados de Supervivencia, Sanidad en Combate y Primeros Auxilios en el personal no perteneciente al Escalafón Sanidad, el 53% estimó que los mismos eran nulos o deficientes, el 25% que eran regulares o buenos y el 26% restante que eran suficientes o muy buenos; de este último porcentaje, la mitad se refería a conocimientos del personal de Infantería de Marina, por lo que podemos considerar que solamente el 13% opinó que el personal embarcado poseía conocimientos suficientes sobre el tema.

Para ilustración de lo expuesto se transcriben algunas de las opiniones vertidas, referidas al personal embarcado:

- "Opino que los conocimientos sobre Supervivencia, Sanidad en Combate y Primeros Auxilios del personal en general no perteneciente al Escalafón Sanidad eran nulos".
- "El personal en general no conoce temas de Sanidad en Combate, Primeros Auxilios, Supervivencia y tampoco Guerra QBN".
- "El grado de conocimientos sobre Supervivencia, Sanidad en Combate y Primeros Auxilios en el personal, sin distinción de jerarquías es deficiente".

Las opiniones restantes son similares y redactadas en los mismos términos, por lo que sería repetitivo transcribirlas.

El mismo concepto fué vertido por el Señor Director de Sanidad Naval quien en un informe elevado a esta Comisión referente a conclusiones sobre el Conflicto, en el Area de SANIDAD EN COMBATE expresaba:

- "Se pudo apreciar el escaso conocimiento por parte del Personal Superior, Subalterno no Sanitario y Conscriptos sobre Primeros Auxilios, Supervivencia y Sanidad en Combate".

Por otro lado el Señor Jefe del Servicio Sanidad de la Flota de Mar indica, refiriéndose al tema:

- "Los conocimientos de Sanidad en Combate y Primeros Auxilios fueron al comienzo nulos, debiendo darse los cursos de formación al personal con un sentido práctico y con más conocimientos técnicos".

  "El CIACAI da cursos de Sanidad en Combate al personal de acuerdo a viejas normas ya perimidas (año 1959) y con conceptos de Primeros Auxilios desactualizados".

///...2

CONFIDENCIAL



Se transcribe asímismo impresiones de uno de los profesionales médicos que se encontraba a bordo del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" cuando fué torpedeado:

- "La rapidez del hundimiento no permitió probar los elementos de cirugía durante el combate. La contundencia de las armas modernas hacen dudar del autoabastecimiento sanitario de un buque en caso de combate. No hubo PAUSA DE COMBATE y es dudoso que la haya en un combate naval futuro".

  "Los tres puestos de socorro y los cinco puestos de primeros auxilios fueron de utilidad. Los enfermeros respectivos aplicaron vendajes y analgésicos a los quemados que pudieron salvarse y salir a cubierta, pese a la angustiante inminencia de abandono".

  "Hay que aumentar el personal de Enfermeros en cantidad y experiencia. Esta experiencia debe lograrse aumentando sus funciones asistenciales en tiempo de paz (suturas, curaciones, vendajes, yesos, etc.)".

Estas impresiones muestran la vigencia del concepto de la dispersión en el buque de los elementos de Primeros Auxilios y del apoyo que brinda el personal con conocimiento del tema.

El aumento en calidad del personal de enfermeros citado en el último párrafo, debe lograrse con la instrucción de Primeros Auxilios al personal no sanitario.

Finalmente de un artículo publicado por el "The Daily Telegraph" respecto a la experiencia sobre asistencia médica escrito por el cirujano Comodoro GODFREY MILTON - THOMPSON Sub-Director General de Sanidad Naval y planificador de la Sanidad Naval durante el conflicto, podemos resumir:

- "Adoptamos el método Americano en que cada uno de los combatientes asume la responsabilidad de proporcionar los primeros auxilios a su compañero".

- "La operación se basa en 3 escalones, el primero está compuesto por los primeros auxilios dados al herido, proporcionando el tratamiento de emergencia, el segundo el de los buques hospitales con facilidades quirúrgicas completas y finalmente, a medida que los heridos estaban en condiciones de viajar se los transfería a Montevideo a bordo de un buque hospital y desde allí al Reino Unido".

2. HECHOS QUE INFLUYEN EN LA SOLUCION.

Tradicionalmente los cursos de Sanidad en Combate, Primeros Auxilios y Supervivencia en el Mar para el personal embarcado han sido impartidos por el Centro de Instrucción y Adiestramiento en Control de Averías e Incendios.

Los conocimientos adquiridos por el personal son complementados, en algunos casos, con clases impartidas a bordo de acuerdo a planes de adiestramiento no homogéneos y de dificil cumplimiento, dependiendo de la voluntad que pongan los Comandos en ello.

Independientemente de lo expuesto el aprovechamiento por parte del personal de la instrucción teórica dada a bordo es muy pobre.

Por otro lado la experiencia indica que la rapidez de hundimiento o el daño que sufren las modernas unidades empeñadas en un combate no dan tiempo u oportunidad a utilizar material o personal muy especializado y que por ello es conveniente adiestrar en forma teórico-práctica a todo el personal y repartir en los buques botiquines completos, de manera tal que el personal tenga los medios de proporcionar los primeros auxilios a sus compañeros heridos.

En la Acción Recomendada referente a "Equipos y Elementos para Supervivencia en el Mar", elevada por Oficio ESGN,COAC Nº 06/83"S" se indicaba en su punto 4.3. "Implementar por medio de la Dirección General de Instrucción Naval la impartición de Cursos de Supervivencia en el Mar, en el mas alto nivel".

Se estima conveniente incluir dentro de los mismos los programas de Sanidad en Combate y Primeros Auxilios.

3. CONCLUSIONES.

3.1. El Personal embarcado, tanto Superior como Subalterno no posee conocimientos de primeros auxilios y/o sanidad en combate que les permita actuar con eficiencia en una emergencia.

3.2. La instrucción que sobre el tema da actualmente el CIACAI ha demostrado no ser adecuada y está desactualizada y perimida.

3.3. Los métodos modernos indican que cada uno de los combatientes debe asumir la responsabilidad de proporcionar los primeros auxilios a sus compañeros.

3.4. Debe exigirse al personal que embarca los conocimientos que permitan cumplir con lo indicado en el punto anterior.

3.5. Debe programarse el adiestramiento teórico práctico del personal con técnicas adecuadas y modernas.

3.6. El adiestramiento del personal a bordo a demostrado ser ineficiente y es necesario que el personal antes de embarcar tenga, sobre el tema, sólidos conocimientos.

4. ACCIONES RECOMENDADAS.

4.1. Ordenar a quien corresponda:

4.1.1. Programar el adiestramiento teórico práctico del personal en Primeros Auxilios y Sanidad en Combate con técnicas adecuadas y actualizadas.

///...4

CONFIDENCIAL



4.1.2. Establecer cursos de Sanidad en Combate y Primeros Auxilios en el más alto nivel para el personal embarcado.

4.2. Implementar por medio de la Dirección General de Instrucción Naval la impartición de cursos teórico prácticos en las Escuelas de formación del Personal (ESNM, ESMA y ESIM).

4.3. Registrar en la Dirección de Armamento de Personal Naval el cumplimiento de los cursos indicados anteriormente.

4.4. Concretar la norma reglamentaria que condicione el embarco al cumplimiento de los cursos programados.

4.5. Es conveniente que los cursos a dictarse en la zona de Puerto Belgrano sean supervisados por la Escuela de Sanidad de la Armada, como así los dictados en la zona de Capital Federal, lo sean por el Hospital Naval Buenos Aires "Cirujano Mayor Dr. PEDRO MALLO" a fin de asegurar que los conceptos y los medios empleados mantengan su actualización.

Estas Acciones Recomendadas deben ser implementadas conjuntamente con las indicadas en la ya elevada sobre "Equipos y Elementos para Supervivencia en el Mar" (Oficio ESGN,COAC Nº 06/83"S").



ANGEL M. RODRIGUEZ
CONTRAALMIRANTE
PRESIDENTE

ES COPIA



JORGE MARCELO DELECLUZE
CAPITAN DE FRAGATA
JEFE

JEAN

E.M.G.A.